# ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

(PARTE EM TRAFEGO)

# RELATORIO

## DO ANNO DE 1881

APRESENTADO

AO ILLM. E EXM. SR. CONSELHEIRO

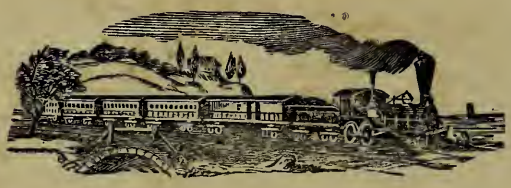
## MANOEL ALVES DE ARAUJO

MINISTRO E SECRETARIO D'ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS

PELO ENGENHEIRO

HERCULANO VELLOSO FERREIRA PENNA

DIRECTOR DA MESMA ESTRADA



RIO DE JANEIRO
TYPOGRAPHIA NACIONAL
1882

# Estrada de Ferro D. Pedro 2.º

**(PARTE EM TRAFEGO)**

*Directoria. Rio de Janeiro, 31 de Março de 1882.*

*Illm. e Exm. Sr.*

*Tenho a honra de apresentar a V. Ex. o relatorio geral desta Estrada do anno de 1881.*

*Deus Guarde a V. Ex.*

*Illm. e Exm. Sr. Conselheiro Manoel Alves de Araujo. Dignissimo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.*

**O DIRECTOR,**

*Herculano V. Ferreira Penna.*

# ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

## (PARTE EM TRAFEGO)

---

## RELATORIO DE 1881

## INDICE

---


PAGS.

**I. Extensão da Estrada em trafego.**— Novas estações..... 7 a 8

**II. Contabilidade.**— 1.º Custo da estrada. 2.º Receita e despeza do custeio. 3.º Receita e despeza por exercicio financeiro..... 9 a 18

**III. Trafego.**— 1.º Movimento. Numero e percurso dos trens. Composição media dos trens. Percurso dos vehiculos. Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte de mercadorias. Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte dos viajantes, não comprehendendo as concessões gratis e os transportes em serviço da estrada. 2.º Despeza. 3.º Reclamações..... 19 a 29

**IV. Telegrapho.**— 1.º Material telegraphico. Apparelhos e accessorios. Linhas telegraphicas. Postes e isoladores. 2.º Conservação e reparação das linhas e apparelhos. Trabalhos na officina telegraphica. Trabalhos nas linhas telegraphicas. Novo trecho de linha telegraphica. 3.º Movimento e renda de telegrammas. 4.º Eschola telegraphica. 5.º Luz electrica. 6.º Despeza..... 29 a 39

**V. Locomoção.**— 1.º Material rodante. Locomotivas. Carros e wagões. 2.º Tracção. Percurso das locomotivas. Percurso dos vehiculos. Consumo de combustivel e lubrificantes. Despeza de conducção dos trens. 3.º Officinas e depositos diversos. Reparações de carros e wagões. 4.º Recapitulação das despezas feitas pela Locomoção por conta do custeio. 5.º Obras diversas. Obras novas do material rodante. Freio Westinghowse. Fornecimento ao Deposito Central. Fundição de ferro e bronze. Augmento das Officinas do Engenho de Dentro. Machinas — ferramentas..... 40 a 63

PAGS.

**VI. Via permanente e edificios.**—1º Trilhos, accessorios e dormentes. 2º Desvios e linhas auxiliares. 3º Lastro. 4º Cercas. 5º Passagens de nivel. 6º Pontes e pontilhões. 7º Boeiros. 8º Obras de terra, estacadas, muralhas e outras obras de alvenaria: 9º Tunneis. 10.º Linha nova de Barbacena a Carandahy. 11.º Edificios. 12.º Casas de turmas e outras. 13.º Encanamentos e caixas d'agua. 14.º Occurrencias. 15.º Despeza..... 64 a 126

**VII. Almoxarifado**..... 127 a 133

**VIII. Accidentes**..... 134

**Conclusão**..... 135 e 136

# ANNEXOS

## ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

**A 1** — Relação dos contratos etc., celebrados durante o anno de 1881.

**A 2** — Relação do pessoal da administração central em 31 de Dezembro de 1881.

**A 3** — Quadro demonstrando, desde 29 de Março de 1858 em que se inaugurou a estrada até 31 de Dezembro de 1881, as datas em que se abriram as diversas estações, a extensão da linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluida a importancia das estações.

## CONTABILIDADE

**B 1** — Relação do pessoal da Secção de Contabilidade.

**B 2** — Balanço em 31 de Dezembro de 1881.

**B 3** — Demonstração da conta de — Lucros e Perdas —.

**B 4** — Balanço da receita e despeza da Estrada em trafego no anno de 1881.

**B 5** — Synopse da receita e despeza effectiva no exercicio de 1880 a 1881.

**B 6** — Capital empregado em 31 de Dezembro de 1881.

**B 7** — Demonstração da despeza effectiva da Estrada de ferro D. Pedro II por conta do credito ordinario, desde o exercicio de 1866—1867 até o de 1880—1881, e dos creditos votados pela Assembléa Geral Legislativa para a mesma despeza.

**B 8** — Comparação da receita e despeza effectiva nos exercicios financeiros de 1866—1867 a 1880—1881, e indicação das medias da receita e despeza por kilometro em trafego, nos mesmos exercicios.

**B 9** — Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1881.

**B 10** — Demonstração das receitas por mezes no anno de 1881, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas.

**B 11** — Demonstração por mezes do movimento e producto de viajantes dos suburbios no anno de 1881.

**B 12** — Demonstração do movimento e receita com que concorreram as diversas companhias em trafego mutuo para a receita geral desta estrada no anno de 1881.

**B 13** — Demonstração da receita com que a Estrada de Ferro D. Pedro II concorreu para as companhias em trafego mutuo no anno de 1881.

**B 14** — Estatistica de bagagens expedidas e recebidas de diversas estações no anno de 1881.

**B 15** — Estatistica de encommendas expedidas e recebidas de diversas estações no anno de 1881.

**B 16** — Estatistica de animaes e vehiculos expedidos e recebidos de diversas estações no anno de 1881.

**B 17** — Estatistica de mercadorias expedidas e recebidas de diversas estações no anno de 1881.

**B 18** — Demonstração do movimento e producto dos transportes effectuados por conta do Governo, Construcção do Prolongamento, *Companhia União Mineira*, *União Valenciana* e *Leopoldina*, emprezas *Cruzeiro* e *Jornal do Commercio*, durante o anno de 1881.

**B 19** — Demonstração dos transportes em serviço da estrada e concedidos gratis durante o anno de 1881.

**B 20** — Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1881.

**B 21** — Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e carros desde 1859 até 31 de Dezembro de 1881.

**B 22** — Demonstração do movimento e receita do ramal de Macacos nos annos de 1851 a 1881.

**B 23** — Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiros desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a estrada, até 31 de Dezembro de 1881.

## TRAFEGO

**C 1** — Mappa da distribuição do pessoal do Trafego em 31 de Dezembro de 1881.

**C 2** — Despeza do Trafego no anno de 1881.

## TELEGRAPHO

**D 1** — Mappa da distribuição do pessoal do Telegrapho, em 31 de Dezembro de 1881.

**D 2** — Demonstração dos telegrammas transmittidos, durante o anno de 1881, em serviço da Estrada, do Governo e de particulares e suas respectivas importancias.

**D 3** — Demonstração da despeza mensal com o serviço nas estações, conservação das linhas e apparelhos, e luz electrica, durante o anno de 1881.

# LOCOMOÇÃO

**E 1** — Quadro do pessoal da Locomoção em 31 de Dezembro de 1881.

**E 2** — Consumo de combustivel e lubrificantes por serviços e secções e por locomotiva-kilometro no anno de 1881.

**E 3** — Demonstração de todas as despezas pela secção da locomoção em 1881.

**E 4** — Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante em 1881.

**E 5** — Desenvolvimento da despeza feita com o serviço da conducção dos trens em 1881.

# VIA PERMANENTE

**F 1** — Quadro do pessoal da Via Permanente em 31 de Dezembro de 1881.

**F 2** — Demonstração do movimento e receita do ramal de Macacos nos annos de 1861 a 1881.

**F 3** — Demonstração das despezas effectuadas pela Secção da Via Permanente em 1881, por conta das outras repartições da Estrada e de diversos e a indemnisar á referida Secção.

**F 4** — Emprego de dormentes, trilhos e accessorios no anno de 1881.

**F 5** — Mappa do movimento de trilhos de aço no anno de 1881.

**F 6** — Mappa do movimento de dormentes de madeira no anno de 1881.

# ESTRADA DE FERRO D. PEDRO II

(PARTE EM TRAFEGO)

## I

## Extensão da estrada em trafego

### Novas estações

No dia 14 de Outubro de 1881 foi recebido o novo trecho de linha ferrea de Barbacena a Carandahy em uma extensão de $41^{k},518$ e franqueada ao trafego esta ultima estação no dia 28 do dito mez.

Entre as duas estações acima ditas acha-se ainda em construcção a de Ressaquinha, havendo entre ellas as seguintes distancias:

| | k |
|---|---|
| De Barbacena a Ressaquinha..... | 24,310 |
| De Ressaquinha a Carandahy..... | 17,208 |
| De Barbacena a Carandahy..... | 41,518 |

Com o augmento deste novo trecho de linha ficou elevada a 682k,571 a extensão total da estrada em trafego em 31 de Dezembro de 1881, e a extensão média durante o mesmo anno a 648k,332.

A extensão total da estrada em trafego, em 31 de Dezembro de 1881, tem o seguinte desenvolvimento:

| | | | kil. | |
|---|---|---|---|---|
| Linha Central | 1ª secção | Côrte a Belém | 61,675 | |
| | 2ª » | Belém a Barra | 46,405 | |
| | 3ª » | Barra a Entre Rios | 89,589 | |
| | 4ª » | Entre Rios a Mariano Procopio | 80,081 | |
| | 5ª » | Mariano Procopio a Carandahy | 142,193 | |
| | | | | 419,943 |
| Ramaes | Da Gambôa | na 1ª secção | 1,123 | |
| | Do Campinho | na 1ª secção | 1,524 | |
| | De Santa Cruz | na 1ª secção | 34,090 | |
| | De Macacos | na 1ª secção | 4,929 | |
| | De S. Paulo | | 157,198 | |
| | De Porto Novo | | 63,764 | |
| | | | | 262,628 |
| | | | | 682,571 |

Foi tambem franqueada ao trafego no dia 1º de Setembro de 1881 na 3ª secção a nova estação da Alliança, no logar denominado Arraial do Dias, entre as do Commercio e Casal.

Diversos moradores e fazendeiros do Municipio e Freguezia de Nossa Senhora da Conceição de Vassouras concorreram com a quantia de 12:000$000 para a construcção do edificio desta estação, fazendo, além disso, doação do terreno e da agua necessaria para a mesma o Sr. Manoel Martins da Silva, negociante alli estabelecido.

A igualdade de nome « Rio Novo » dado á estação desta Estrada logo adiante de Juiz de Fóra, e a cidade situada a cerca de 50 kilometros dessa localidade, originava constantes trocas e extravios tanto para a correspondencia postal como para as mercadorias remettidas óra para um, óra para outro ponto, e com o fim de remediar este inconveniente a Estação do — Rio Novo — passou a denominar-se, em Agosto de 1881, Estação de — Mariano Procopio.

# II

# Contabilidade

Esta secção começou a funccionar regularmente em Abril de 1881, data da sua installação no edificio que actualmente occupa.

Provida de todo o material necessario, começaram desde logo a ter execução os regulamentos ultimamente promulgados, tanto no que concerne ao processo de fiscalisação da receita da estrada, como ao systema da sua escripturação.

Minucioso como é, e como convém que o seja em materia de fiscalisação, penso que o processo adoptado garante satisfatoriamente a arrecadação da renda da Estrada.

Sem entrar em detalhes, consignarei, entretanto, d'entre os melhoramentos realisados neste importante ramo de serviço, a creação das bilheteiras-registros com as quaes tornou-se praticavel a conferencia da distribuição diaria de bilhetes em todas as agencias, e dos archivos de fretes a cobrar, por meio dos quaes póde fazer-se em qualquer occasião minucioso exame na escripturação dos Fieis recebedores e dar-se completo balanço nos respectivos armazens.

O systema de escripturação facilita todas as verificações que devem ser feitas para a exacta discriminação da receita propria da estrada da que é arrecadada por conta das companhias e emprezas em trafego mutuo, sendo para isso necessario crear todos os actuaes livros de lançamentos diarios de receita por procedencia, e as recapitulações mensaes demonstram o debito e o credito das contas correntes de receita com aquelle trafego, e os saldos tanto em caixa nas agencias como da renda a cobrar.

# 1.º Custo da estrada

O capital empregado na estrada em trafego, em 31 de Dezembro de 1881, era o seguinte:

| | |
|---|---|
| Linha central 1ª secção | 7.741:923$523 |
| » » 2ª » | 13.471:082$555 |
| » » 3ª » | 4.677:332$319 |
| » » 4ª » | 11.865:947$470 |
| » » 5ª » (até Carandahy (*) | 15.834:259$631 |
| Ramal de Santa Cruz | 1.137:552$197 |
| » » Macacos (inclusive a estação) | 61:695$557 |
| » » S. Paulo | 10.273:648$889 |
| » do Porto Novo do Cunha | 5.299:799$375 |
| » » Paty do Alferes (exploração) | 11:678$770 |
| Estações (inclusive S. Diogo e Gambôa) | 8.194:617$657 |
| Officinas e depositos em S. Diogo | 1.194:116$437 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 1.450:697$691 |
| Casas de machinas na Barra e Entre Rios | 98:263$247 |
| Material rodante | 8.187:568$469 |
| Moveis e utensilios | 238:307$201 |
| Proprios diversos | 200:600$590 |
| Animaes | 180$000 |
| Total | 89.939:271$578 |
| Material em ser | 1:731:673$754 |
| | 91.670:945$332 |

A importancia acima indicada de 89.939:271$578 dividida pela extensão de 682k,157 da estrada em trafego, dá para o custo medio por kilometro (incluindo o ramal da Gambôa e Estação maritima) a quantia de 131:765$445.

(*) Sujeita á liquidação de contas de empreitada da construcção do prolongamento.

# 2.º Receita e despeza do custeio

| | |
|---|---|
| A receita geral da Estrada em 1881, deduzidas as verbas de receita susceptiveis de annullação pelas verbas correspondentes de despeza, foi de | 13.115:157$422 |
| e em 1880 | 11.309:973$408 |
| Differença para mais em 1881 | 1.805:184$014 |
| Foram mais arrecadadas, durante o anno, além da importancia de | 13.115:157$422 |
| As seguintes verbas escripturadas como despeza a annullar: | |
| Indemnisações | 5:210$549 |
| Materiaes cedidos a emprezas diversas e a particulares | 177:727$099 |
| Obras feitas por conta de diversas emprezas e particulares | 138:686$254 |
| Quotas das emprezas nas estações de entroncamento pagas pelas companhias em trafego mutuo, inclusive desvios | 33:063$453 |
| Total da receita em 1881 | 13.469:844$777 |

Comparação da renda total do trafego e de outras fontes, nos annos de 1881 e 1880:

| RECEITA | 1881 | 1880 | DIFFERENÇAS EM 1881 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Para mais | Para menos |
| Renda do trafego | 13.667:911$130 | 11.250:520$730 | 1.817:390$400 | |
| Renda de proprios | 37:940$000 | 37:605$300 | 334$700 | |
| Rendas diversas | 705$000 | 10:884$856 | ..... | 10.179$856 |
| Multas | 8:601$292 | 10:962$522 | ..... | 2.361$230 |
| | 13.115:157$422 | 11.309:973$408 | 1.817:725$100 | 12:541$086 |

O seguinte quadro mostra a renda do trafego, total e por kilometro da extensão média da linha, em cada um dos annos decorridos desde 1858 em que foi inaugurada a estrada:

| ANNOS | EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO | AUGMENTO POR CENTO DA EXTENSÃO | RENDA | | DIFFERENÇA POR CENTO NA RENDA | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Total | Por kilometro | Para mais | Para menos |
| | k | | | | | |
| 1858 | 50,835 | ..... | 295:845$130 | 5:819$713 | | |
| 1859 | 61,675 | 21,32 | 720:900$543 | 11:688$699 | 134,67 | |
| 1860 | 61,675 | ..... | 920:765$784 | 14:929$157 | 27,72 | |
| 1861 | 65,144 | 5,62 | 1.099:814$988 | 16:882$828 | 19,44 | |
| 1862 | 70,102 | 7,45 | 1.024:598$835 | 14:593$849 | ..... | 7,65 |
| 1863 | 79,456 | 13,52 | 1.004:997$249 | 12:609$131 | ..... | 1,95 |
| 1864 | 99,397 | 25,08 | 1.211:615$205 | 12:189$655 | 20,92 | |
| 1865 | 125,204 | 25,96 | 1.761:666$485 | 14:070$369 | 45,39 | |
| 1866 | 138,249 | 10,41 | 1.858:076$025 | 13:440$068 | 5,47 | |
| 1867 | 176,015 | 27,31 | 2.523:296$721 | 14:335$691 | 35,82 | |
| 1868 | 202,598 | 15,10 | 2.808:3[illegible]2$250 | 13:861$648 | 11,29 | |
| 1869 | 212,311 | 4,79 | 4.325:816$900 | 20:374$997 | 54,03 | |
| 1870 | 221,762 | 4,45 | 4.449:010$565 | 20:062$096 | 2,84 | |
| 1871 | 275,118 | 24,06 | 5.434:9[illegible]$370 | 19:755$102 | 22,16 | |
| 1872 | 319,563 | 16,15 | 5.731:931$010 | 17:9[illegible]6$779 | 5,46 | |
| 1873 | 363,409 | 13,72 | 6.384:309$360 | 17:567$835 | 11,38 | |
| 1874 | 391,423 | 7,70 | 7.604:032$290 | 19:426$534 | 19,05 | |
| 1875 | 445,537 | 13,82 | 8.079:700$923 | 18:134$747 | 6,25 | |
| 1876 | 501,525 | 12,56 | 7.987:221$580 | 16:022$068 | ..... | 1,15 |
| 1877 | 516,197 | 2,92 | 9.269:2[illegible]1$019 | 17:064$107 | 10,05 | |
| 1878 | 583,360 | 13,00 | 9.970.500$[illegible] | 17:094$247 | 7,56 | |
| 1879 | 621,752 | 6,58 | 11.105:72[illegible]$890 | 17:861 986 | 11,38 | |
| 1880 | 633,725 | 1,92 | 11.250:520$730 | 17:753$000 | 1,30 | |
| 1881 | 648,332 | 2,31 | 13.067:911$130 | 20:156$203 | 13,53 | |

## Movimento geral e receita com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas

Quadro comparativo entre os dous annos de 1881 e 1880:

| VERBAS DE RENDA | EM 1881 | | EM 1880 | | EM 1881 DIFFERENÇAS PARCIAES NO PRODUCTO | | EM 1881 DIFFERENÇAS POR % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | QUANTIDADE | PRODUCTO | QUANTIDADE | PRODUCTO | PARA MAIS | PARA MENOS | |
| Passageiros | 2.755,487 | 2.346:086$170 | 2.569.413,5 | 2.281:897$610 | 64:188$560 | ..... | 2,81 |
| Bagagens | 2 503,575 kil. | 93:989$950 | 1.550.783 kil. | 115:756$930 | ..... | 21:766$980 | 23,15 |
| Encommondas | 9.530,797 » | 273:192$420 | 7.548.780 » | 234:595$890 | 38:596$530 | ..... | 16,45 |
| Animaes | 50,656 | 113:355$420 | 46,376 | 86:598$230 | 26:757$190 | ..... | 30,89 |
| Carros | 602 | 10:271$880 | 506 | 9:713$540 | 55$340 | ..... | 5,74 |
| Mercadorias | 388.037,542 kil. | 10.118:555$910 | 328.053.154 kil. | 8.406:788$070 | 1.711:767$840 | ..... | 20,36 |
| Armazonagens | ..... | 27:163$160 | ..... | 16:319$790 | 10 843$370 | ..... | 66,44 |
| Telegrapho | ..... | 57:764$140 | ..... | 47:308$740 | 10:455$400 | ..... | 22,10 |
| Multas | ..... | 1:530$720 | ..... | 1:436$600 | 94$120 | ..... | 6,55 |
| Rendas diversas | ..... | 26:001$360 | ..... | 50:105$330 | ..... | 24.103$970 | 92,70 |
| | | 13.067:911$130 | | 11.250:520$730 | 1.863:261$350 | 45:870$950 | |

Uma renda de 100$000 repartida proporcionalmente á importancia dos productos dá os seguintes resultados :

| | Em 1881 | Em 1880 |
|---|---|---|
| Viajantes | 17.953 | 20.283 |
| Bagagens e encommendas | 2.810 | 3.115 |
| Animaes | 867 | 769 |
| Carros | 079 | 086 |
| Mercadorias | 77.430 | 74.723 |
| Telegrapho | 442 | 422 |
| Armazenagem | 208 | 145 |
| Multas e diversas | 211 | 457 |
| Total | 100$000 | 100$000 |

O movimento e receita de passageiros, discriminados pelos trens dos suburbios e do interior, foram :

| | | 1881 | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | NUMERO POR CLASSE | TOTAL DOS PASSAGEIROS | RECEITA POR CLASSE | TOTAL DA RECEITA |
| Passageiros dos suburbios | 1ª classe | 509.092 | 1.852.970 | 123.555.100 | 307:458$200 |
| | 2ª classe | 1.343.878 | | 183.905.100 | |
| Passageiros do interior (*) | 1ª classe | 279.798,5 | 902.517 | 1.101.595.250 | 2.038:627$970 |
| | 2ª classe | 622.718,5 | | 937.032.720 | |
| Somma | | | 2.755.487 | | 2.346:086$170 |

| | | 1880 | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | NUMERO POR CLASSE | TOTAL DOS PASSAGEIROS | RECEITA POR CLASSE | TOTAL DA RECEITA |
| Passageiros dos suburbios | 1ª classe | 407.226 | 1,564.435 | 97:368$100 | 259:218$700 |
| | 2ª classe | 1,157.209 | | 161:850$600 | |
| Passageiros do interior | 1ª classe | 288.435,5 | 1,004.708,5 | 831:477$660 | 2.022:678$910 |
| | 2ª classe | 716.273 | | 1.191:201$250 | |
| | | | 2,569.143,5 | | 2.281:897$610 |

| | | DIFFERENÇA EM 1881 | |
|---|---|---|---|
| | | NUMERO DE PASSAGEIROS | RECEITA |
| Passageiros dos suburbios | 1ª classe | + 93.554,5 | + 26:185$000 |
| | 2ª classe | + 8.637 | + 22:054$500 |
| Passageiros do interior | 1ª classe | — 186 669 | + 270:117$590 |
| | 2ª classe | — 101.866 | — 254:168$530 |

(*) Estão incluidos os passageiros embarcados dos suburbios para o interior.

Comparação da quantitade e producto das encommendas e mercadorias nos dois annos de 1881 e 1880:

| DESIGNAÇÕES | 1881 | | 1880 | |
|---|---|---|---|---|
| | QUANTIDADE | PRODUCTO | QUANTIDADE | PRODUCTO |
| Bagagens pelos trens dos suburbios..... | 47.017 vols. | 10:133$180 | 72.170 vols. | 18:382$500 |
| » » trens do interior..... | 1,230.460 kilogs. | 83:856$770 | 1,550.783 kilogs. | 97:374$430 |
| Encommendas pelos trens do interior... | 9,530.797 » | 273:192$420 | 7,548.780 » | 234:595$890 |
| Totaes das bagagens e encommendas.... | (*) 10,761.257 kilogs. | 367:182$370 | (*) 9,099.563 kilogs. | 350:352$820 |
| Mercadorias da côrte para o interior.... | 133,374.266 kilogs. | 2.835:597$480 | 125,213.178 kilogs. | 3.288:692$590 |
| » do interior para a côrte e demais estações.... café..... | 187,593.092 » | 7.282:958$430 | 139,470.490 » | 5.118:095$480 |
| » do interior para a côrte e demais estações.... diversos. | 67,070.184 » | | 63,369.486 » | |
| | 388,037.542 kilogs. | 10.118:555$910 | 328,053.154 kilogs. | 8.406:788$070 |

(*) Não comprehendo as bagagens dos suburbios que são taxadas por volume.

Nos ultimos 12 annos de 1870 a 1881 o numero de passageiros transportados pela estrada foi:

| ANNOS | SERVIÇO DOS SUBURBIOS | | | SERVIÇO DO INTERIOR | | | TOTAES GERAES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª classe | 3ª classe | Totaes | 1ª classe | 3ª classe | Totaes | |
| 1870 | 256.439 | 274.041 | 530.480 | 80.727 | 180.219 | 260.946 | 791.426 |
| 1871 | 249.437 | 333.764 | 583.201 | 59.422 | 260.847 | 320.269 | 903.470 |
| 1872 | 276.592 | 381.524 | 658.116 | 70.291 | 285.214 | 355.505 | 1.013.621 |
| 1873 | 346.803 | 440.403 | 787.206 | 84.218 | 310.304 | 394.522 | 1.181.728 |
| 1874 | 337.189 | 448.224 | 785.413 | 101.521 | 343.180 | 444.701 | 1.230.114 |
| 1875 | 445.503 | 601.840 | 1.047.343 | 143.971 | 419.180 | 563.151 | 1.610.494 |
| 1876 | 494.543 | 706.238 | 1.200.781 | 179.599 | 470.956 | 650.555 | 1.851.336 |
| | | 2ª classe | | | 2ª classe | | |
| 1877 | 625.169 | 932.963 | 1.558.132 | 207.086 ½ | 479.959 ½ | 687.046 | 2.245.178 |
| 1878 | 572.598 | 901.491 | 1.474.089 | 228.132 ½ | 491.135 ½ | 719.268 | 2.193.357 |
| 1879 | 618.379 | 1.015.976 | 1.634.355 | 276.601 | 582.999 | 839.600 | 2.493.955 |
| 1880 | 393.021 | 1.187.299 | 1.580.320 | 302.640 ½ | 686.183 | 988.823 ½ | 2.569.143 ½ |
| 1881 | 506.038 | 1.338.183 | 1.844.221 | 282.852 ½ | 628.413 ½ | 911.266 | 2.755.487 |

Movimento de passageiros e respectiva receita nos trens de suburbios desde o anno de 1861 em que começou esse serviço:

| | Numero de passageiros | Producto |
|---|---|---|
| Em 1861..... | 136.559 | 72:819$400 |
| » 1862..... | 146.269 | 78:643$260 |
| » 1863..... | 160.122 | 78:420$456 |
| » 1864..... | 189.301 | 77:587$566 |
| » 1865..... | 207.760 | 77:456$356 |

| | Numero do passageiros | Producto |
|---|---|---|
| Em 1866..... | 233.246,5 | 82:649$348 |
| » 1867..... | 281.549 | 89:287$300 |
| » 1868..... | 425.829,5 | 120:037$932 |
| « 1869..... | 531.068,5 | 156:154$480 |
| » 1870..... | 530.480 | 155:595$770 |
| » 1871..... | 583.201 | 162:140$950 |
| » 1872..... | 658.116 | 182:215$240 |
| » 1873..... | 787.206 | 221:608$880 |
| » 1874..... | 785.413 | 186:657$670 |
| » 1875..... | 1.047.343 | 202:754$750 |
| » 1876..... | 1.200.781 | 227:935$840 |
| » 1877..... | 1.558.132 | 314:881$600 |
| » 1878..... | 1.474.089 | 296:779$900 |
| » 1879..... | 1.634.355 | 299:624$400 |
| » 1880..... | 1.580.320 | 259:318$700 |
| » 1881..... | 1.844.221 | 305:665$800 |

Quantidade de bagagens, encommendas e mercadorias transportadas nos ultimos 12 annos de 1870 a 1881:

| ANNOS | BAGAGEM E ENCOMMENDAS | MERCADORIAS | | TOTAL DAS MERCADORIAS |
|---|---|---|---|---|
| | | Da côrte para o interior | Do interior para a côrte o demais estações | |
| 1870..... | 2.089.477 kilos | 47.636.783 kilos | 103.821.102 kilos | 151.457.885 kilos |
| 1871..... | 2.470.616 » | 53.132.754 » | 112.792.347 » | 165.925.101 » |
| 1872..... | 2.437.237 » | 59.420.203 » | 103.459.499 » | 162.879.702 » |
| 1873..... | 3.105.486 » | 69.670.050 » | 106.796.388 » | 176.456.438 » |
| 1874..... | 3.751.798 » | 77.672.048 » | 131.199.391 » | 208.871.439 » |
| 1875..... | 4.799.117 » | 88.251.194 » | 156.842.803 » | 245.191.997 » |
| 1876..... | 5.445.439 » | 104.645.797 » | 140.159.806 » | 244.805.603 » |
| 1877..... | 6.744$211 » | 103.794.509 » | 169.048.386 » | 272.842.895 » |
| 1878..... | 6.818.271 » | 106.868.736 » | 182.222.479 » | 289.090.915 » |
| 1879..... | 8.177.955 » | 111.812.872 » | 209.152.823 » | 320.965.695 » |
| 1880..... | 9.099.563 » | 125.213.178 » | 202.839.976 » | 328.053.154 » |
| 1881..... | 12.034.372 » | 133.374.266 » | 254.663.276 » | 388.037.542 » |

A despeza geral do custeio foi:

| | |
|---|---|
| Em 1880..... | 5.372:412$081 |
| » 1881..... | 5.684:710$166 |
| Sendo a differença para mais em 1881..... | 312:298$085 |

A despeza geral foi distribuida pelas diversas repartições da estrada, em 1881, do modo seguinte:

| VERBAS DE DESPEZA | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Administração central | 73:393$867 | 5:550$454 | 78:944$321 |
| Contabilidade (incluindo o pessoal da tomada de contas) (*) | 109:531$367 | 15:750$621 | 125:281$988 |
| Trafego | 1.184:403$036 | 66:250$025 | 1.250:653$061 |
| Locomoção | 750:921$811 | 117:337$006 | 1.768:258$817 |
| Via permanente | 1.416:432$994 | 882:328$256 | 2.298:761$250 |
| Telegrapho | 128:671$342 | 29:328$845 | 158:002$187 |
| Commissão de exame | 4:774$696 | 33$846 | 4:808$542 |
| Somma | 3.668:131$113 | 1.116:579$953 | 5.684:710$166 |

Quadro comparativo da despeza de cada uma das repartições nos dous annos de 1880 e 1881:

| VERBAS DE DESPEZA | 1881 | 1880 | DIFFERENÇA EM 1881 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | PARA MAIS | PARA MENOS |
| Administração central<br>Contabilidade (2ª subsecção) (**) | 102:590$103 | 100:562$743 | 2:027$360 | |
| Contabilidade (1ª subsecção)<br>Trafego | 1.352:289$267 | 1.278:189$670 | 74:099$597 | |
| Locomoção | 1.768:258$817 | 1.601:847$926 | 166:410$891 | |
| Via permanente e edificios | 2.298:761$250 | 2.227:462$879 | 71:298$371 | |
| Telegrapho | 158:002$187 | 148:864$889 | 9:137$298 | |
| Commissão do exame | 4:808$542 | 15:483$974 | ..... | 10:675$432 |
| Somma | 5.684:710$166 | 5.372:412$081 | 322:973$517 | 10:675$432 |

A despeza total por kilometro da extensão média em trafego foi:

| | |
|---|---|
| Em 1881 | 8:768$208 |
| » 1880 | 8:477$513 |
| Differença para mais em 1881 | 290$695 |

O seguinte quadro mostra a distribuição da despeza kilometrica pelas differentes repartições da Estrada:

| VERBAS DE DESPEZAS | DESPEZA POR KILOMETRO | RELAÇÃO POR CENTO DA DESPEZA TOTAL |
|---|---|---|
| Administração central | 121$765 | 1,38 |
| Contabilidade | 200$656 | 2,28 |
| Trafego | 1:929$031 | 22,00 |
| Locomoção | 2:727$397 | 31,15 |
| Via permanente | 3:545$654 | 40,43 |
| Telegrapho | 243$705 | 2,76 |
| Total | 8:768$208 | 100,00 |

(*) A despeza com o pessoal da tomada de contas foi de 7:219$409.

(**) Não existindo ainda a Secção da Contabilidade no anno de 1880 para fazer-se a comparação da despeza, collocou-se o pessoal e material nella empregados nas verbas a que anteriormente pertenciam.

| | |
|---|---|
| Tendo sido a renda bruta em 1881..... | 13.115:157$422 |
| e o custeio..... | 5.684:710$166 |
| a renda liquida foi..... | 7.430:447$256 |
| que comparada com a de 1880..... | 5.937:561$327 |
| apresenta para mais a differença de..... | 1.492:885$929 |
| A relação da despeza para a receita foi em 1881 | 43,34 °/₀ |
| e em 1880..... | 47,50 °/₀ |

O seguinte quadro mostra a renda do trafego, custeio e renda liquida e a relação por °/₀ do custeio para a renda bruta desde o anno de 1858 em que foi a Estrada inaugurada:

| ANNOS | RENDA BRUTA DO TRAFEGO (*) | CUSTEIO (**) | RENDA LIQUIDA | RELAÇÃO DO CUSTEIO PARA RENDA BRUTA |
|---|---|---|---|---|
| 1858..... | 295:845$130 | 172:092$265 | 123:752$865 | 58,16 % |
| 1859..... | 720:900$543 | 606:870$493 | 114:030$050 | 84,18 % |
| 1860..... | 920:765$784 | 611:402$672 | 309:363$112 | 66,40 % |
| 1861..... | 1.099:814$988 | 697:836$382 | 401:978$606 | 63,45 % |
| 1862..... | 1.021$598$835 | 817:107$776 | 204:491$059 | 79,98 % |
| 1863..... | 1.001:997$249 | 854:108$521 | 147:888$728 | 85,24 % |
| 1864..... | 1.211:615$205 | 964:199$300 | 247:415$905 | 79,57 % |
| 1865..... | 1.761:666$850 | 1.096:104$081 | 665:562$404 | 62,21 % |
| 1866..... | 1.858:076$425 | 847:844$642 | 1.010:231$383 | 45,63 % |
| 1867..... | 2.523:296$721 | 1.100:862$319 | 1.422:434$402 | 43,62 % |
| 1868..... | 2.808:342$230 | 1.242:011$191 | 1.566:331$039 | 44,22 % |
| 1869..... | 4.325:816$900 | 1.845:661$929 | 2.480:154$971 | 42,66 % |
| 1870..... | 4.449:010$565 | 1.875:110$430 | 2.573:900$135 | 42,14 % |
| 1871..... | 5.434:984$370 | 2 387:676$875 | 3.047:307$495 | 43,93 % |
| 1872..... | 5.731:931$010 | 3.220:533$144 | 2.511:397$866 | 56,18 % |
| 1873..... | 6.384:309$360 | 3.476:252$827 | 2.908:056$533 | 54,44 % |
| 1874..... | 7.604:032$290 | 3.381:894$113 | 4.222:438$177 | 44,47 % |
| 1875..... | 8.079:700$923 | 3.893:616$782 | 4.186:084$141 | 48,19 % |
| 1876..... | 7.987:221$580 | 4.273:793$135 | 3.713:428$445 | 53,50 % |
| 1877..... | 9.269:261$019 | 5.289:017$560 | 3.980:243$459 | 57,05 % |
| 1878..... | 9.970:500$070 | 5.447:794$136 | 4.522:705$934 | 54,63 % |
| 1879..... | 11.105:725$890 | 4.669:356$664 | 6.436:369$282 | 42,04 % |
| 1880..... | 11.250:520$730 | 5.256:365$364 | 5.994:155$366 | 46,72 % |
| 1881..... | 13.067:914$130 | 5.605:765$845 | 7.462:145$285 | 42,90 % |

(*) Com exclusão da renda de proprios, e eventual, por não ter sido considerada nos annos anteriores a 1877.
(**) Excluida a despeza com a Administração central não contomplada no custeio dos annos anteriores a 1877.

## 3º Receita e despeza por exercicio financeiro

| | |
|---|---|
| A receita effectiva no exercicio de 1880 a 1881 foi de..... | 13.085:350$925 |
| e a despeza effectiva por conta do credito ordinario no mesmo periodo..... | 6.053:124$794 |
| ficando o saldo de..... | 7.032:226$131 |
| Comparada a receita effectiva do exercicio de 1879 a 1880..... | 10.414:288$093 |
| com a do exercicio de 1880 a 1881..... | 13.085:350$925 |
| Differença para mais no ultimo exercicio..... | 2.671:062$832 |
| No exercicio de 1879 a 1880 a despeza effectuada foi de..... | 5.329:458$790 |
| e no de 1880 a 1881..... | 6.053:124$794 |
| Differença para mais no exercicio de 1880 a 1881..... | 723:666$004 |

Para o exercicio de 1883 a 1884 ainda não foram orçadas as despezas provaveis com a parte em trafego, mas suppõe-se que devem elevar-se a 7.420:000$000 approximadamente, a saber:

| | | |
|---|---|---|
| Administração central..... | | 100:000$000 |
| Contabilidade..... | | 120:000$000 |
| Trafego..... | | 1.250:000$000 |
| Locomoção — Conducção dos trens e conservação do material rodante..... | 2.000:000$000 | |
| Augmento de carros, wagões e locomotivas e obras novas..... | 800:000$000 | 2.800:000$000 |
| Via permanente. Conservação ordinaria e reparações..... | 2.300:000$000 | |
| Obras Novas..... | 500:000$000 | 2.800:000$000 |
| Telegrapho..... | | 350:000$000 |
| | | 7.420:000$000 |

# III

# Trafego

## 1.º Movimento

### Numero e percurso dos trens

Durante o anno de 1881 houve diariamente os seguintes trens regulares:

NA 1ª SECÇÃO

| | Dias uteis | Dias santificados |
|---|---|---|
| De viajantes dos suburbios | 24 | 26 |
| Mixtos dos suburbios | 2 | 0 |
| De viajantes do interior | 4 | 4 |
| Mixtos do interior | 6 | 6 |
| De cargas | 2* | 2 |

NA 2ª SECÇÃO

| | | |
|---|---|---|
| De viajantes | 4 | 4 |
| Mixtos | 8** | 8** |
| De cargas | 2 | 2 |

NA 3ª SECÇÃO

| | | |
|---|---|---|
| De viajantes | 2 | 2 |
| Mixtos | 4 | 4 |

(*) Passaram a ser facultativos do dia 1º de Março em diante.
(**) Nos mezes de Janeiro e Fevereiro só correram 6 de accôrdo com o horario então em vigor.

NA 4ª SECÇÃO

| | DIAS UTEIS | DIAS SANTIFICADOS |
|---|---|---|
| De viajantes | 2 | 2 |
| Mixtos | 4 | 4 |

NA 5ª SECÇÃO

| | | |
|---|---|---|
| De viajantes | 2 | 2 |
| Mixtos | 2 | 2 |

NO RAMAL DE S. PAULO

| | | |
|---|---|---|
| De viajantes | 2 | 2 |
| Mixtos | 6 | 6 |

NO RAMAL DE PORTO NOVO

| | | |
|---|---|---|
| De viajantes | 2 | 2 |
| Mixtos | 2 | 2 |

NO RAMAL DE SANTA CRUZ

| | | |
|---|---|---|
| De viajantes | 2* | 2* |
| Mixtos | 4 | 4 |

NO RAMAL DE MACACOS

| | | |
|---|---|---|
| Mixtos | 4 | 4 |

O seguinte quadro mostra o numero e percurso de cada especie de trens nos annos de 1881 e 1880:

| TRENS | 1881 | | 1880 | |
|---|---|---|---|---|
| | NUMERO | PERCURSO EM KILOMETROS | NUMERO | PERCURSO EM KILOMETROS |
| Trens do viajantos dos suburbios | 9,012 | 148,596 | 10,248 | 163,968 |
| » mixtos dos suburbios | 596 | 9,536 | 598 | 9,568 |
| » de viajantes do interior | 3,410 | 556,666 | 2,196 | 340,380 |
| » mixtos do interior | 11,680 | 901,771 | 11,716 | 1.012,352 |
| » de cargas | 3,574 | 217,672 | 3,295 | 184,917 |
| » especiaes do viajantos e de cargas | 823 | 34,634 | 318 | 7,026 |
| | 29,095 | 1.868,875 | 28,371 | 1.718,211 |

* Foram creados em 1º de Março de 1881.

O numero e percurso dos trens nas diversas secções e ramaes foram em 1881 :

NA 1ª SECÇÃO

| | Numero | Percurso em kilometros |
|---|---|---|
| Trens de viajantes dos suburbios . . | 9.012 | 148,596 |
| » mixtos » » . . | 596 | 9,536 |
| » de viajantes do interior. . . . | 2.460 | 90,520 |
| » mixtos » » . . . | 2.190 | 135,780 |
| » cargas . . . . . | 1.181 | 73,222 |
| » especiaes de viajantes e cargas. | 511 | 24,322 |

NA 2ª SECÇÃO

| | | |
|---|---|---|
| Trens de viajantes. . . . . | 1.460 | 68,620 |
| » mixtos. . . . . | 2.920 | 128,800 |
| » de cargas . . . . . | 1.813 | 85,211 |
| » especiaes de viajantes e cargas | 21 | 987 |

NA 3ª SECÇÃO

| | | |
|---|---|---|
| Trens de viajantes. . . . . | 730 | 65,700 |
| » mixtos . . . . . | 1.460 | 131,400 |
| » de cargas. . . . . | 115 | 10,350 |
| » especiaes de viajantes e cargas | 22 | 1,980 |

NA 4ª SECÇÃO

| | | |
|---|---|---|
| Trens de viajantes. . . . . | 730 | 58,400 |
| » mixtos . . . . . | 1.460 | 59,495 |
| » cargas . . . . . | 232 | 18,560 |
| » especiaes de viajantes e cargas | 22 | 1,760 |

NA 5ª SECÇÃO

| | | |
|---|---|---|
| Trens de viajantes. . . . . | 730 | 109,036 |
| » mixtos . . . . . | 730 | 109,036 |
| » de cargas. . . . . | 40 | 5,780 |
| » especiaes de viajantes e cargas | 10 | 1,588 |
| Transporte. . . . . | | 1.338,679 |

| | | |
|---|---|---|
| Transporte . . . . . | | 1.338,679 |

NO RAMAL DE S. PAULO

| | Numero | Percurso em kilometros |
|---|---|---|
| Trens de viajantes. . . . . | 730 | 114,610 |
| » mixtos . . . . . | 2.190 | 229,220 |
| » de cargas . . . . . | 101 | 11,929 |
| » especiaes de viajantes e cargas | 25 | 3,925 |

NO RAMAL DE PORTO NOVO

| | | |
|---|---|---|
| Trens de viajantes. . . . . | 730 | 46,720 |
| » mixtos . . . . . | 730 | 46,720 |
| » de cargas. . . . . | 92 | 5,888 |

NO RAMAL DE SANTA CRUZ

| | | |
|---|---|---|
| Trens de viajantes. . . . . | 612 | 3,060 |
| » mixtos . . . . . | 1.460 | 48,180 |
| » especiaes de viajantes e cargas | 204 | 6,732 |

NO RAMAL DE MACACOS

| | | |
|---|---|---|
| Trens mixtos. . . . . | 1.460 | 13,140 |
| » especiaes de viajantes. . . . | 8 | 72 |
| Percurso total em 1881. . . . . | | 1.868,875 |
| Percurso total em 1880 . . . . . | | 1.718,211 |
| Differença para mais em 1881 . . . | | 150,664 |

## Composição media dos trens

O numero medio de vehiculos por trem kilometro nas diversas secções foi :

| | 1a secção | 2a secção | 3a secção | 4a secção | 5a secção | Ramaes de S. Paulo | Ramaes de Porto Novo | Ramaes de Santa Cruz | Ramaes de Macacos | Em geral anno de 1881 | Em geral anno de 1880 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nos trens de suburbios | 9.03 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 9.03 | 8.48 |
| » » de viajantes do interior | 9.60 | 9.24 | 7.44 | 5.43 | 4.37 | 6.23 | 4.77 | 4.80 | ..... | 6.67 | 8.18 |
| » » mixtos do interior | 20.74 | 17.43 | 24 47 | 15.17 | 8.52 | 17.00 | 18.87 | 6.55 | 4.23 | 16.92 | 16.49 |
| » » de cargas | 25.19 | 12.49 | 25.62 | 22.44 | ..... | 12.55 | ..... | ..... | ..... | 19.21 | 18.76 |
| » » mixtos de cargas reunidos | 22.39 | 15.46 | 24.55 | 16.90 | 9.49 | 16.78 | 20.56 | 6.55 | 4.23 | 17.29 | 16.84 |
| » » especiaes | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 14.73 | 7.49 |
| Numero médio do vehiculo em geral por trem kilometro | 14.41 | 14.24 | 19.09 | 12.16 | 7.33 | 13.23 | 13.51 | 6.23 | 4.21 | 13.34 | 13.71 |

## Percurso dos vehiculos

| | KILOMETROS PERCORRIDOS PELOS CARROS DE | | | | | | | | PERCURSO TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | VIAJANTES | | | BAGAGEM | ANIMAES | CORREIO E DOS CONDUCTORES | MERCADORIAS | | |
| | 1a classe | 2a classe | 1a o 2a classe | | | | Carregados | Vazios | |
| Suburbios ..... | 586.996 | 509.468 | 1.096.464 | 179.698 | 2.607 | ..... | 37.151 | 25.925 | 1.341 845 |
| 1a secção..... | 447.158 | 364.662 | 811.820 | 402.102 | 272.169 | 137.044 | 3 554.400 | 427.914 | 5.602.449 |
| 2a » ..... | 322.715 | 275.240 | 597.955 | 291.085 | 181.571 | 100.862 | 2.515.833 | 352.101 | 4.039.407 |
| 3a » ..... | 283.730 | 209.550 | 493.280 | 249.504 | 130.426 | 129.600 | 2.664.131 | 331.455 | 3.998.396 |
| 4a » ..... | 133.014 | 121.520 | 254.534 | 120.506 | 57.772 | 115.520 | 942.431 | 190.202 | 1.680.965 |
| 5a » ..... | 211.505 | 196.278 | 407.783 | 171.714 | 120.403 | 149.068 | 542.740 | 221.258 | 1.652.966 |
| Ramal de S. Paulo.. | 471.899 | 464.829 | 936 728 | 348.656 | 688.484 | 343 194 | 2.110.503 | 431.899 | 4.859.464 |
| » » Porto Novo. | 96.636 | 93.478 | 190.114 | 93.632 | 61.057 | 46.720 | 789.326 | 160.230 | 1.341.079 |
| » » Santa Cruz. | 63.342 | 57.204 | 120.546 | 51.556 | 9.239 | 51.138 | 92.470 | 34.656 | 359.605 |
| » » Macacos... | 13.140 | 13.140 | 26.280 | 13.140 | 620 | ..... | 13.173 | 2.443 | 35.656 |
| Vehiculos kilometros | 2.630.135 | 2.305 369 | 4.935.504 | 1.911.593 | 1.524.348 | 1.070.146 | 13.312.158 | 2.478.083 | 24.931.832 |
| » em 1880... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23.550.394 |
| Differença para mais em 1881. ..... | | | | | | | | | 1.381.438 |

O percurso de todos os vehiculos, inclusive o serviço do lastro (411.478 kil.) foi de 25.343$^{k}$,310.

## Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte de mercadorias

| | EM 1881 | EM 1880 |
|---|---|---|
| Toneladas de mercadorias embarcadas comprehendendo os transportes gratis e os por conta do Governo..... | 400.544 | 331.635 |
| Toneladas de mercadorias embarcadas comprehendendo tambem os transportes em serviço da Estrada..... | 444.309 | 427.858 |
| Numero de toneladas transportadas a um kilometro comprehendendo os transportes gratis e os por conta do Governo..... | 71.578.927 | 61.891.136 |
| Numero de toneladas transportadas a um kilometro comprehendendo tambem os transportes em serviço da Estrada..... | 78.717.174 | 69.214.681 |
| Percurso kilometrico medio de uma tonelada de mercadorias comprehendendo os transportes gratis e os por conta do Governo..... | 178.70 | 186.63 |
| Percurso kilometrico medio de uma tonelada de mercadorias comprehendendo tambem os transportes em serviço da Estrada..... | 177.16 | 161.77 |
| Relação por % entre o percurso dos wagões de mercadorias vazios e o percurso total..... | 14.06 | 18.19 |
| Numero medio de toneladas de mercadorias por wagão kilometro carregado..... | 5.913 | 6.043 |
| Numero medio de tonelada de mercadorias por trem kilometro..... | 69.72 | 67.39 |
| Relação por % entre o numero de toneladas kilometro e a capacidade dos wagões (carregados e vazios)..... | 50.81 | 49.44 |

## Utilisação dos trens e dos vehiculos no transporte dos viajantes, não comprehendendo as concessões gratis e os transportes em serviço da estrada:

| | | | EM 1881 | EM 1880 |
|---|---|---|---|---|
| Numero de passageiros embarcados. | Nos trens dos suburbios | 1ª classe | 509.092 | 393.021 |
| | | 2ª classe | 1.343.878 | 1.187.299 |
| | | Em geral | 1.852.970 | 1.580.320 |
| | Nos trens do interior | 1ª classe | 279.798,5 | 302.640 |
| | | 2ª classe | 622.718,5 | 686.183 |
| | | Em geral | 902.517 | 988.823 |
| | Em todos os trens ordinarios e nas duas classes | | 2.755.487 | 2.569.143 |
| Numero de passageiros transportados a um kilometro. | Nos trens dos suburbios | 1ª classe | 3.348.613 | 4.084.756 |
| | | 2ª classe | 8.019.140 | 10.758.464 |
| | | Em geral | 11.367.753 | 14.843.020 |
| | Nos trens do interior | 1ª classe | 25.220.309 | 19.841.872 |
| | | 2ª classe | 37.339.038 | 49.325.854 |
| | | Em geral | 62.559.352 | 69.167.726 |
| | Em todos os trens ordinarios e nas duas classes | | 73.927.100 | 84.010.746 |
| Porcurso kilometrico médio de um viajante. | Nos trens dos suburbios | 1ª classe | 6,57 | 10,39 |
| | | 2ª classe | 5,97 | 9,07 |
| | | Em geral | 6,13 | 9,39 |
| | Nos trens do interior | 1ª classe | 90.14 | 65,48 |
| | | 2ª classe | 54,96 | 71,90 |
| | | Em geral | 69,32 | 70,24 |
| | Em todos os trens ordinarios e nas duas classes | | 26,82 | 32,70 |
| Numero médio de viajante por trem-kilometro. | Nos trens dos suburbios | 1ª classe | 21,18 | 24,91 |
| | | 2ª classe | 50,75 | 65,59 |
| | | Em geral | 71,94 | 90,50 |
| | Nos trens do interior | 1ª classe | 17,29 | 14,56 |
| | | 2ª classe | 25,61 | 36,21 |
| | | Em geral | 42,90 | 50,77 |
| | Em todos os trens ordinarios | 1ª classe | 17,67 | 15,68 |
| | | 2ª classe | 28,07 | 39,36 |
| | | Em geral | 47.74 | 55,04 |
| Numero médio de viajantes por carro-kilometro (contaram-se por dous os carros grandes sobre oito rodas). | Nos trens dos suburbios | 1ª classe | 3,45 | 4,09 |
| | | 2ª classe | 8,71 | 11,86 |
| | | Em geral | 6,02 | 7,78 |
| | Nos trens do interior | 1ª classe | 7,40 | 6,12 |
| | | 2ª classe | 14,59 | 19,42 |
| | | Em geral | 10,48 | 11,96 |
| | Em todos os trens ordinarios e nas duas classes | | 9,41 | 10,93 |
| Percurso dos logares disponiveis | Nos trens dos suburbios | 1ª classe | 26.390,385 | 24.868,204 |
| | | 2ª classe | 45.589,308 | 43.622,044 |
| | | Em geral | 71.979,693 | 68.490,248 |
| | Nos trens do interior | 1ª classe | 74.922,867 | 73.908,641 |
| | | 2ª classe | 117.048,839 | 117.550,155 |
| | | Em geral | 191.971,706 | 191.458,796 |
| | Em todos os trens ordinarios e nas duas classes | | 263.951,399 | 259.949,044 |
| Relação por cento entre o percurso dos logares occupados e dos logares disponiveis. | Nos trens dos suburbios | 1ª classe | 12,68 | 16,42 |
| | | 2ª classe | 17,59 | 24,66 |
| | | Em geral | 15,79 | 21,67 |
| | Nos trens do interior | 1ª classe | 33,66 | 26,85 |
| | | 2ª classe | 31,90 | 41,96 |
| | | Em geral | 32,58 | 36,12 |
| | Em todos os trens ordinarios e nas duas classes | | 28,01 | 32,32 |

O seguinte quadro mostra os productos médios por classes de viajantes e por unidade de percurso e a proporção das classes ás quantidades totaes em 1881 :

| DESIGNAÇÃO | PRODUCTO | | | | PROPORÇÃO % DAS DUAS CLASSES ÁS QUANTIDADES TOTAES | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Media por viajante | Por viajante kilometro | Por carro kilometro (*) | Por trem kilometro | Quanto ao numero | Quanto ao producto |
| *Serviço dos suburbios* | | | | | | |
| 1.ª classe | $242 | $036.9 | $127.6 | ..... | 27.5 | 40.2 |
| 2.ª classe | $137 | $022.9 | $199.7 | ..... | 72.5 | 59.8 |
| Total das duas classes | $166 | $027.0 | $162.8 | 1$944 | 100.0 | 100.0 |
| *Serviço do interior* | | | | | | |
| 1.ª classe | 3$937 | $043.7 | $318.4 | ..... | 31.0 | 54.0 |
| 2.ª classe | 1$505 | $025.1 | $366.0 | ..... | 69.0 | 46 0 |
| Total das duas classes | 2$259 | $032.6 | $338.6 | 1$398 | 100.0 | 100.0 |
| *Ambos os serviços reunidos* | | | | | | |
| 1.ª classe | 1$553 | $042 9 | $276.7 | ..... | 28.6 | 52.2 |
| 2.ª classe | $569 | $024.7 | $322.0 | ..... | 71.4 | 47.8 |
| Total das duas classes | $ 51 | $031.7 | $295.7 | 1$451 | 100.0 | 100.0 |

Productos médios e por unidade de percurso das bagagens, encommendas e mercadorias em 1881 :

| DESIGNAÇÕES | PRODUCTO | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Média por tonelada | Por tonelada kilometro | Por wagão kilometro | Por trem kilometro |
| Bagagens o oncommendas (**) | 33$179 | ..... | 183,2 | 187,4 |
| Mercadorias da côrte para o interior | 21$260 | ..... | ..... | ..... |
| Mercadorias do interior para a côrte e demais estações. Café | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Mercadorias do interior para a côrte e demais estações. diversos | 28$598 | ..... | ..... | ..... |
| Total das mercadorias | 26$076 | $141,3 | $653,2 | 5$414 |

Extensão média da estrada em trafego e quantidade de café transportada em cada um dos doze annos de 1870 a 1881 :

| ANNOS | EXTENSÃO MÉDIA EM TRAFEGO | AUGMENTO % DA EXTENSÃO | QUANTIDADE DE CAFÉ TRANSPORTADA | DIFFERENÇA % NA QUANTIDADE DE CAFÉ | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Para mais | Para menos |
| | Kilom. | | | | |
| 1870 | 221.762 | ..... | 85,698.440 kilos | | |
| 1871 | 275.118 | 24,06 | 89,957.956 » | 4,97 | |
| 1872 | 319.563 | 16,15 | 78,963.682 » | ..... | 14,92 |
| 1873 | 363.409 | 13,72 | 79,247.336 » | 0,35 | |
| 1874 | 391.423 | 7,70 | 100,760.611 » | 27,14 | |
| 1875 | 445.537 | 13,82 | 118,2[illegible]3.505 » | 16,69 | |
| 1876 | 501.525 | 12.56 | 101,35[illegible].300 » | ..... | 16,69 |
| 1877 | 516.497 | 2,92 | 114,240.025 » | 12,71 | |
| 1878 | 583.3[illegible]0 | 13,00 | 129,548.140 » | 13,30 | |
| 1879 | 621.752 | 6,58 | 151,309.898 » | 16,79 | |
| 1880 | 633.725 | 1,92 | 139,470.490 » | ..... | 7,82 |
| 1881 | 648.332 | 2,30 | 187,593.092 » | 34,43 | |

(*) Contaram-se por dous os carros grandes sobre oito rodas.

(**) Não comprehende as bagagens dos suburbios que são taxadas por volumes.

O producto médio da tonelada de mercadoria embarcada foi:

| | |
|---|---|
| Em 1870 | 23$060 |
| » 1871 | 25$603 |
| » 1872 | 26$658 |
| » 1873 | 27$276 |
| » 1874 | 28$208 |
| » 1875 | 25$409 |
| » 1876 | 24$404 |
| » 1877 | 25$092 |
| » 1878 | 25$655 |
| » 1879 | 25$819 |
| » 1880 | 25$626 |
| » 1881 | 26$076 |

## 2.º Despeza

Com a secção especial do trafego, comprehendendo escriptorio central, conducção de trens e serviço das estações, mas excluindo o telegrapho e a contadoria, despendeu-se:

| | |
|---|---|
| No anno de 1881 | 1.250:653$061 |
| » » » 1880 | 1.195:450$944 |
| Differença para mais em 1881 | 55:202$117 |

As médias dessas despezas referidas ás unidades de trabalho foram nos dous ultimos annos:

| | Em 1881 | Em 1880 |
|---|---|---|
| Por kilometro em trafego (*) | 1:929$032 | 1:886$387 |
| » trem kilometro | $669 | $695 |
| » locomotiva kilometro | $570,9 | $590 |
| » vehiculo kilometro | $044,8 | $046 |
| » tonelada kilometro | $008,8 | $009, 3 |
| » viajante kilometro | $004,8 | $004, 2 |

(*) Extensão média em trafego em 1881 ..... k 648,332
» » » » » 1880 ..... 633,725

Quadro comparativo da despeza com a conducção dos trens nos dous annos de 1881 e 1880:

| | EM 1881 | EM 1880 |
|---|---|---|
| Pessoal dos trens | 278:713$217 | 266:835$504 |
| Material e objectos de escriptorio | 8:151$812 | 4:791$491 |
| Illuminação dos trens | 3:414$364 | 2:982$214 |
| Azeite para manilhas e froios | 291$945 | 753$675 |
| | 290:571$318 | 275:379$884 |

Quadro comparativo da despeza com a illuminação dos trens:

| | EM 1881 | | EM 1880 | |
|---|---|---|---|---|
| | QUANTIDADE | IMPORTANCIA | QUANTIDADE | IMPORTANCIA |
| Velas | 27.376 velas | 2:423$016 | 26.864 velas | 1:980$144 |
| Azeite | 757 litros | 291$915 | 1.382 litros | 970$200 |
| Kerozene | 12 latas | 40$148 | 10 latas | 22$870 |
| Oleo de algodão | 1.358 litros | 951$200 | | |
| | | 3:706$279 | | 2:982$214 |

Quadro comparativo da despeza com as estações:

| | EM 1881 | EM 1880 |
|---|---|---|
| Pessoal | 864:749$913 | 784:715$924 |
| Material | 57:391$914 | 86:217$739 |
| | 919:141$837 | 870:933$663 |

Quadro comparativo da despeza com a illuminação das estações:

| | EM 1881 | | EM 1880 | |
|---|---|---|---|---|
| | QUANTIDADE | IMPORTANCIA | QUANTIDADE | IMPORTANCIA |
| Azeite de sebo | 10.388 litros | 4:000$980 | 9.984 litros | 4:466$595 |
| Kerozene | 209 latas | 782$400 | 110 latas | 384$093 |
| Velas | 12.708 pacotes | 7:175$815 | 14.056 pacotes | 5:431$483 |
| Torcidas | 472 duzias | 85$437 | 356 torcidas | 68$519 |
| Oleo de naphta | 1.006 latas | 2:855$200 | 776 latas | 2:203$400 |
| Gaz | ..... | 15:374$814 | ..... | 12:194$060 |
| | | 30:274$646 | | 24:748$150 |

# 3.º Reclamações

Foram apresentadas, durante o anno, 330 reclamações na importancia total de 26:175$262, sendo:

| | |
|---|---|
| 176 por perdas de mercadorias na importancia de. . . . . | 8:808$981 |
| 44 por avarias, » » » » . . . . . | 15:065$581 |
| 110 por excesso ou duplicata de frete . . . . . | 2:360$700 |
| | 26:175$262 |

Das 176 reclamações por perdas, 19 são de volumes extraviados em 1880.

Dessas 176 reclamações:

| | |
|---|---|
| Autorisou-se o pagamento de 82 na importancia de . . . . . | 2:379$189 |
| Ficaram por despachar 50 na importancia de. . . . . | 2:359$935 |
| Foram indeferidas 34 na importancia de . . . . . | 993$100 |
| Ficaram sem effeito, por terem apparecido os volumes, 9 reclamações na importancia de. . . . . | 1:033$310 |
| Foi julgada improcedente 1 na importancia de . . . . . | 16$380 |
| Das 44 reclamações por avarias autorisou-se o pagamento de 3 na importancia de . . . . . | 348$000 |
| Foram indeferidas 28 na importancia de. . . . . | 12:375$500 |
| Ficou sem effeito 1 na importancia de. . . . . | 18$000 |
| Ficaram por despachar 12 na importancia de . . . . . | 2:260$081 |

Das 31 reclamações por perdas que ficaram por despachar em 1880:

| | |
|---|---|
| Autorisou-se o pagamento de 27 na importancia de . . . . . | 675$840 |
| Ficaram por despachar 2 na importancia de . . . . . | 58$750 |

Das 5 reclamações por avarias que ficaram por despachar em 1880:

| | |
|---|---|
| Autorisou-se o pagamento de 2 na importancia de. . . . . | 184$480 |
| Ficou sem effeito 1 na importancia de . . . . . | 45000 |
| Foram indeferidas 2 na importancia de. . . . . | 228$000 |

Das 110 reclamações por excessso ou duplicata de frete:

| | |
|---|---|
| Foram pagas 74 na importancia de. . . . . | 1:473$260 |
| » indeferidas 8 na » ». . . . . | 173$990 |
| Pendem de despacho 28 na » ». . . . . | 713$450 |

## 4.º Horario dos trens

Com o fim de fazer chegar mais cedo ás estações terminaes o trem expresso e seus correspondentes, fizeram-se algumas alterações no horario dos trens.

O novo horario começou a vigoror em 1º de março de 1881.

# IV

# Telegrapho

## 1.º Material telegraphico

**Apparelhos e accessorios.**— A Estrada possue actualmente 299 apparelhos telegraphicos dos systemas Wheatstone (de 2 agulhas), Morse (de uma tecla) e Siemens (electro-magneticos de quadrante), distribuidos do seguinte modo :

| DESIGNAÇÃO | WHEATSTONE | MORSE | SIEMENS | TOTAES |
|---|---|---|---|---|
| Em serviço nos diversos pontos telegraphicos o na oscola..... | 19 | 90 | 16 | 125 |
| Emprestado á Companhia Leopoldina, em 5 de Dozombro..... | ..... | 1 | ..... | 1 |
| Em doposito : Nos divorsos pontos tolographicos..... | 9 | 2 | 7 | 18 |
| Na Côrto..... | 75 | 11 | 69 | 155 |
| Totaos..... | 103 | 104 | 92 | 299 |

A 27 de Junho foram cedidos tres apparelhos Siemens á linha de Ouro Preto a Queluz, e a 13 de Setembro foram igualmente cedidos 4 apparelhos Siemens á Companhia da Estrada de Ferro do Pirapetinga.

Os apparelhos em serviço estão em estado regular, e os que estão em deposito podem ser classificados do seguinte modo :

| DESIGNAÇÃO | WHEATSTONE | MORSE | SIEMENS | TOTAES |
|---|---|---|---|---|
| Novos | 44 | 2 | ..... | 46 |
| Em bom estado | 2 | 6 | 14 | 22 |
| Precisando limpeza e pequenos concertos | 21 | 5 | 20 | 46 |
| Precisando reforma radical | 10 | ..... | 22 | 32 |
| Estragados | 7 | ..... | 20 | 27 |
| Totaes | 84 | 13 | 76 | 173 |

Existem actualmente em serviço apenas 16 apparelhos Siemens, os quaes não foram ainda substituidos por apparelhos Morse porque 2 são precisos na escola telegraphica para estudo dos praticantes ; 4 servem ás campainhas da Bifurcação e do tunnel da Gambôa ; 4 estão em estações em que os agentes servem de telegraphistas e não trabalham nos apparelhos Morse ; seis nos 6 pontos que se correspondem directamente com essas estações.

Pela superioridade que apresentam os apparelhos Morse sobre todos os outros, convém ir substituindo tambem por estes apparelhos os inglezes de agulhas ; mas, para encetar-se esta substituição, ainda que lenta, é mister fazer acquisição de mais alguns apparelhos Morse.

Relativamente aos diversos accessorios, que coadjuvam o trabalho dos apparelhos, encontra-se no seguinte quadro o numero dos que possue a Estrada, dos que estão em serviço e dos que se acham em deposito :

| DESIGNAÇÃO | PARA-RAIOS | | COMMUTADORES | | CAMPAINHAS DE APPARELHOS | | RODAS PARA FITAS | | PILHAS — Meidingor | | PILHAS — Léclanché | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Em depositos:* | | | | | | | | | | | | |
| Novos | 106 | | 50 | | 95 | | | | | | 79 | |
| Em estado regular | 4 | | 1 | | 16 | | 12 | | | | 281 | |
| Precisando concertos | 4 | | 16 | | 29 | | | | | | 302 | |
| | | 114 | | 67 | | 140 | | 12 | | 180 | | 662 |
| *Em serviço :* | | | | | | | | | 100 | | | |
| Nos diversos pontos telegraphicos | | 45 | | 27 | | 10 | | 90 | | | | 2.945 |
| Totaes | | 159 | | 94 | | 150 | | 102 | | 280 | (*) | 3.607 |

(*) Ha, além destas, cerca do 2.000 pilhas Léclanché ( imitação ) inutilisadas.

As pilhas em uso actualmente nesta Estrada são de 2 systemas: Meidinger e Leclanché, sendo as deste, umas de vasos porósos e outras de carvões agglomerados:

| | |
|---|---|
| Meidinger..... | 280 |
| Leclanché de vasos porósos..... | 1.607 |
| Leclanché de carvões agglomerados..... | 2.000 |
| Total..... | 3.887 |

As pilhas Meidinger exigem mais cuidado de conservação e são muito mais sujeitas a enfraquecimento do que as Leclanché, por isso é preferivel tel-as na Côrte onde é mais facil sua conservação.

**Linhas telegraphicas.**— O seguinte quadro mostra o numero de linhas telegraphicas que possue actualmente a Estrada, e sua distribuição:

| DESIGNAÇÃO DAS LINHAS | NUMERO DAS LINHAS | PONTOS TELEGRAPHICOS SERVIDOS PELAS DIVERSAS LINHAS | APPARELHOS TELEGRAPHICOS SERVIDOS PELAS DIVERSAS LINHAS |
|---|---|---|---|
| Ns. 1 e 2—Da Côrte á rua do Rozario..... | 2 | Côrte e Rua do Rozario..... | Morse e Siemens. |
| Ns. 3 e 4—Da Côrte á Cachoeira... | 2 | Côrte, Belém, Barra Mansa, Resende, Boa Vista e Cachoeira..... | Inglezes de duas agulhas. |
| Ns. 5 e 6—Da Côrte á Barbacena.. | 1 | Côrte, Barra, Entre Rios, Mathias Barboza, Juiz de Fóra, João Gomes e Sitio..... | Morse. |
| N. 7—Da Côrte á Porto Novo..... | 1 | Côrte, Barra, Desengano, Parahyba, Entre Rios e Porto Novo.. ..... | Morse. |
| N. 8—Da Côrte ao Norte (S. Paulo). | 1 | Côrte, Cachoeira e Norte..... | Morse. |
| N. 9—Da Côrte á Santa Cruz.. ... | 1 | Côrte, Sapopemba, Realengo, Campo Grande, Santa Cruz e Matadouro..... | Morse. |
| N. 10—Linha omnibus..... | 1 | Todas as estações, excepto R. Santa Cruz.. | Morse. |
| N. 11—Côrte á Locomoção..... . | 1 | Côrte, Via permanente e Locomoção..... | Morse. |
| N. 12—Côrte á Gambôa..... | 1 | Côrte, armazem F e Gambôa..... | Morse. |
| N. 13—Côrte á S. Diogo..... | 1 | Côrte, armazem F e S. Diogo..... | Morse. |
| N. 14—Côrte á Via permanente ... | 1 | Côrte e Via permanente..... | Morse. |
| N. 15—Entre Rios á Porto Novo... | 1 | Entre Rios, Sapucaia e Porto Novo..... | Morse. |
| N. 16—Da Côrte ao tunnel n. 2, R. maritimo..... | 1 | ..... | Campainhas electricas. |
| Ns. 17 e 18—Da Côrte á Cascadura. | 2 | ..... | Sinetas de aviso. |
| N. 19—No tunnel n. 13..... | 1 | ..... | Sinetas de aviso. |

**Postes e isoladores.**— Ha no serviço da Estrada postes de diversas qualidades: ferro fundido, zinco (columnas ôcas), trilhos usados e madeira; os primeiros e ultimos são em muito diminuto numero e tendem a desapparecer, o que não se dá relativamente aos de zinco.

Estes acham-se na maior parte, bastante estragados e vão sendo substituidos por trilhos usados com cruzetas de ferro fundido.

Eis o quadro da distribuição dos póstes e isoladores pelas diversas divisões da Estrada:

| TRECHOS DA ESTRADA | NUMERO DE KILOMETROS | NUMERO DE PÓSTES | | | NUMERO DE ISOLADORES | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Em serviço | Em deposito | Total | Em serviço | Em deposito | Total |
| 1a divisão | 62.798 | 970 | 19 | 989 | 8.123 | ..... | 8.123 |
| 2a » | 51.334 | 1.078 | ..... | 1.078 | 7.546 | 84 | 7.630 |
| 3a » | 62.237 | 697 | ..... | 697 | 2.788 | 40 | 2.828 |
| 4a » | 5[illegible].525 | 846 | ..... | 846 | 2.970 | 50 | 3.020 |
| 5a » | 51.907 | 975 | ..... | 975 | 3.041 | 134 | 3.175 |
| 6a » | 59.530 | 1.208 | ..... | 1.208 | 3.624 | 90 | 3.714 |
| 7a » | 41.145 | 902 | ..... | 902 | 2.706 | ..... | 2.706 |
| 1a divisão Ramal de S. Paulo | 56.571 | 811 | 117 | 928 | 3.252 | 24 | 3.276 |
| 2a » » » » | 46.219 | 743 | 30 | 773 | 2.988 | 124 | 3.112 |
| 3a » » » » | 54.388 | 827 | ..... | 827 | 3.308 | ..... | 3.308 |
| Ramal do Santa Cruz | 32.466 | 406 | ..... | 406 | 805 | 6 | 811 |
| Ramal do Porto Novo | 63.764 | 856 | ..... | 856 | 2.657 | 70 | 2.727 |
| Total | 637.905 | 10.319 | 166 | 10485 | 43.788 | 642 | 44.430 |

Si aos 642 isoladores em deposito, constantes do quadro acima, juntar-se os 5.500 recebidos ultimamente da Europa, fica o numero de isoladores em deposito elevado a 6.142.

Os póstes e isoladores de diversos typos em serviço, se acham distribuidos do seguinte modo:

| TRECHOS DA ESTRADA | PÓSTES | | | | | ISOLADORES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Trilhos | Ferro | Zinco | Madeira | Total | Porcellana | Ferro Galvanisado | Barro | Total |
| 1a divisão | 66 | ..... | 904 | ..... | 970 | 8.123 | ..... | ..... | 8.123 |
| 2a » | 394 | 352 | 332 | ..... | 1.078 | 6.286 | 909 | 351 | 7.546 |
| 3a » | 62 | ..... | 631 | 4 | 697 | 248 | 2.540 | ..... | 2.788 |
| 4a » | 497 | ..... | 349 | ..... | 846 | 1.641 | 1.329 | ..... | 2 970 |
| 5a » | 972 | ..... | ..... | 3 | 975 | 3.020 | ..... | 1 | 3 021 |
| 6a » | 1.208 | ..... | ..... | ..... | 1.208 | 2.301 | 1.323 | ..... | 3.624 |
| 7a » | 488 | ..... | 414 | ..... | 902 | 1.774 | 932 | ..... | 2.706 |
| 1a divisão Ramal de S. Paulo | 231 | ..... | 580 | ..... | 811 | 2.278 | 974 | ..... | 3.252 |
| 2a » » » | 260 | 483 | ..... | ..... | 743 | 2.988 | ..... | ..... | 2.988 |
| 3a » » » | 235 | 592 | ..... | ..... | 827 | 3.308 | ..... | ..... | 3.308 |
| Ramal de Santa Cruz | 406 | ..... | ..... | ..... | 406 | 800 | 5 | ..... | 805 |
| » do Porto Novo | 38 | ..... | 818 | ..... | 856 | 1.691 | 897 | 69 | 2.657 |
| | 4.857 | 1.427 | 4.028 | 7 | 10.319 | 34.458 | 8.909 | 421 | 43.788 |

## 2.º Conservação e reparação das linhas e apparelhos

O serviço da conservação e reparação dos apparelhos é feito pela officina telegraphica, e o da conservação das linhas por dous feitores e um trabalhador, com o auxilio da Via permanente.

**Trabalhos na officina telegraphica.** — Esta officina dispõe de machinismo sufficiente para attender a todas as necessidades do serviço, não só de concertos e reparações dos apparelhos telegraphicos, mas ainda para o fabrico completo dos mesmos apparelhos; os que entram em pessimo estado, sahem no fim de poucos dias reformados e como novos.

A officina possue os seguintes machinismos cujas peças são todas movidas a pé e a mão:

Uma forja portatil,
Uma bigorna,
Uma machina de aplainar,
Uma dita de furar,
Uma dita de cortar chapas,
Dous tornos mechanicos simplices,
Um dito dobrado com accessorios para abrir roscas,
Um torno simples desarmado por falta de peças,
Uma mesa com pequenas machinas, sendo:
Uma de furar, uma de abrir engrenagens e um torno,
Duas pedras circulares (ou rebollos), sendo uma grande e outra muito pequena,
Dous tornos de bancada, um grande e outro pequeno, varias ferramentas miudas, e uma caixa de resistencia.

Durante o anno de 1881, a officina fez os seguintes trabalhos:

Concertaram-se e renovaram-se 83 apparelhos de Siemens, 70 de 2 agulhas e 160 Morse e 11 pares de agulhas. Fundiram-se 20,500 chapas e laminas de zinco galvanizado para pilhas.

**Trabalhos nas linhas telegraphicas.** — Durante o anno a que se refere o presente relatorio, fizeram-se os seguintes trabalhos:

Janeiro. — Substituiu-se o apparelho Siemens pelo de systema Morse nas estações: Santa Fé, Chiador, Anta, Sapucaia, Ouro Fino, Conceição e Porto Novo.

Fevereiro.— Estabeleceu-se a communicação directa de Barbacena á Corte pelo apparelho de 2 agulhas systema Wheatstone; substituiu-se o apparelho de agulhas desse systema pelo do systema Morse nas estações de Serraria, Parahybuna, Espirito Santo, Mathias Barboza, Cedofeita, Retiro e Juiz de Fora, e pelo Siemens nas estações: Mariano Procopio, Bemfica, Chapéo d'Uvas, João Gomes, Mantiqueira, João Ayres, Sitio e Barbacena.

Março.— Collocaram-se 2 fios de $0^m,004$ da estação de Engenho de Dentro á de Cascadura e estabeleceram-se sinetas de alarma nas estações da Piedade e Cascadura; substituiram-se 2 fios de $0^m,002$ da Côrte á Locomoção por um de $0^m,004$, visto estarem aquelles completamente deteriorados.

Abril.— Repararam-se todas as linhas telegraphicas entre as estações Central e Sapopemba; substituiram-se as cruzetas de ferro de 1 isolador por outras de 2 isoladores entre as estações Central e S. Christovão; collocou-se o apparelho de 2 agulhas, systema Wheatstone, na estação de João Gomes.

Maio.— Collocaram-se 3 apparelhos de 2 agulhas, 6 Morse, 2 Siemens e 2 manipuladores na antiga sala do telegrapho para a praticagem; mudaram-se os apparelhos telegraphicos para a antiga sala do chefe; reformaram-se os elementos das estações da 1ª, 2ª, 3ª e 4ª secções.

Junho.— Collocaram-se 9 campainhas electricas nas diversas officinas da Locomoção (no Engenho de Dentro); collocou-se uma campainha electrica em cada um dos escriptorios do Chefe do Trafego, Ajudante e Official; reformaram-se os elementos dos apparelhos telegraphicos nas estações do ramal de Santa Cruz, S. Paulo e Porto Novo.

Julho.— Estabeleceu-se o apparelho telegraphico na Estação da Alliança; substituiram-se 12 póstes de zinco por trilhos usados no kilometro 53; foram reformadas e reparadas as pilhas das estações da 1ª, 2ª e 3ª secções, bem como as linhas telegraphicas nos kilometros 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74.

Agosto.— Substituiram-se 12 kilometros de arame completamente deteriorado entre as Estações da Côrte e de S. Christovão; substituiram-se os póstes de zinco por trilhos usados, nos kilometros 3 e 4; collocaram-se 3 campainhas electricas na Estação do Engenho Novo e 2 na de Cascadura; reformaram-se as pilhas das Estações da 4ª, 5ª, 6ª e 7ª secções.

Setembro.— Repararam-se as linhas telegraphicas nos kilometros 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12, e reformaram-se as pilhas das Estações do Ramal de S. Paulo.

Outubro.—Repararam-se as linhas telegraphicas de Belém até o tunel n. 2; foram substituidas as pilhas de Belém, Oriente, Serra, Palmeiras, Rodeio, Mendes, Sant'Anna e Barra; no dia 18 foram collocados os apparelhos telegraphicos nas Estações de Carandahy e Ressaquinha:

Novembro.—Foram substituidas as pilhas de Cachoeira, Desengano, Parahyba e Entre Rios; deu-se começo ao trabalho de substituição das cruzetas de madeira com isoladores de zinco por braços de ferro com isoladores de porcellana no Ramal de Santa Cruz; substituiram-se por póstes de trilhos as cruzetas de madeira que existiam na Estação de S. Francisco e telhado da casa do Agente, e por braços de ferro as que existiam no telhado do armazem F na Côrte.

Dezembro.—Foram substituidas as pilhas de Carandahy, Ressaquinha, Barbacena, Sitio, João Gomes e as da Côrte que estão em communicação com a Linha do Centro.

**Novo trecho de linha telegraphica.**—No dia 19 de Outubro proximo passado, foi recebido o novo trecho de linha telegraphica, na extensão de 42 kilometros, entre as estações de Barbacena e Carandahy. Compõe-se de um unico fio sustentado por póstes de madeira e isoladores de ferro galvanizado, e está em más condições, necessitando urgente substituição. Nesse mesmo dia foram collocados apparelhos Morse nas Estações referidas e no ponto intermediario de Ressaquinha e começou nesse trecho o serviço telegraphico, ficando assim elevado a 75 o numero de pontos telegraphicos.

## 3.º Movimento e renda de telegrammas

Transmittiram-se durante o anno 105.209 telegrammas contendo 1.853.344 palavras, que produziram a renda de 57:764$140, a saber:

| DESIGNAÇÃO | NUMERO DE TELEGRAMMAS | NUMERO DE PALAVRAS | RENDA |
|---|---|---|---|
| Em serviço da Estrada | 75.663 | 1.056.204 | ..... |
| » » do Governo | 971 | 46.964 | 4:737$200 |
| » » de particulares | 28.575 | 750.176 | 53:026.940 |
| Totaes | 105.209 | 1.853.344 | 57:764$140 |

Se á importancia acima da renda real do telegrapho da Estrada addicionar-se a da renda ficticia dos telegrammas em serviço da propria Estrada, a qual attingiria approximadamente a 84:000$000, teriamos para total da receita a importancia de 141:764$140.

A receita real, comparada com a do anno de 1881, dá um accrescimo de 10:455$400, a saber:

| | |
|---|---|
| Renda de 1880 | 47:308$740 |
| » » 1881 | 57:764$140 |
| Differença para mais em 1881 | 10:455$400 |

# 4.º Eschola telegraphica

Inaugurada em 16 de Maio do corrente anno, em um dos compartimentos do 2º pavimento da Estação Central, tem a *Eschola pratica de telegraphia* funccionado regularmente até a presente data, dando excellentes resultados.

Até 31 de Dezembro ultimo, isto é, durante os 228 dias em que funccionou esta Eschola no anno de 1881, o seu movimento foi o seguinte:

| | | |
|---|---|---|
| Praticantes matriculados | | 49 |
| Despedidos por diversas faltas | 13 | |
| Habilitados para o serviço | 28 | 41 |
| Ficaram na Eschola em 31 de Dezembro | | 8 |

Dos 28 praticantes habilitados apenas 24 continuam no serviço; 4 retiraram-se.

# 5.º Luz electrica

O serviço desta illuminação na Estação Central foi organizado exactamente como na Avenida da Opera, em Paris: uma machina dynamo-electrica, servindo de exci-

tatriz, e outra de correntes alternativas, movidas por um locomovel de sete cavallos, distribuem electricidade por dous circuitos distinctos, cada um dos quaes serve a tres fócos luminosos collocados em candieiros.

Cada um destes candieiros tem um castiçal com 4 velas Jablochkoff, presas por pinças especiaes, das quaes um dos braços estava ligado a um parafuso central commum e o outro estava isolado, de modo que o fio conductor de um dos circuitos, ao chegar ao 1° candieiro, dividia-se, por meio do commutador alli collocado, em quatro outros ligados aos braços isolados das pinças, e depois sahia pelo parafuso central, commum aos outros braços das pinças. Dalli ia ter ao 2° candieiro, onde tornava a dividir-se por meio de outro commutador, e depois, finalmente, ao 3° candieiro, d'onde ao sahir regressava ao pólo negativo da machina para fechar o circuito.

Estabelecido o serviço deste modo, era de necessidade, aqui como na Avenida da Opera, em Paris, ter um empregado especial incumbido da commutação das velas; e como os candieiros estão muito distantes uns dos outros, e além disto os commutadores foram collocados a grande altura, resultava o inconveniente de ficarem os salões e as plataformas ás escuras por cinco a dez minutos quando succedia apagaram-se as velas, por maior que fosse a agilidade empregada na commutação.

A este inconveniente accrescia o de haver uma só machina armada, de maneira que, em caso de desarranjdo a mesma, era forçoso interromper a illuminação nessa noite, pois exigia muito tempo a substituição desta machina pela de reserva, que tinha de ser armada no mesmo logar e presa ao mesmo eixo.

Procurou-se fazer desapparecer esses inconvenientes. O da substituição das machinas electricas foi facil eliminar, augmentando-se o eixo transmissor de modo a estarem sempre armadas conjunctamente ambas as machinas, trabalhando á vontade uma ou outra, e podendo passar-se o movimento de uma para outra sem perda apreciavel de tempo; melhoramento que já se acha realizado desde Abril e tem sido de não pequena vantagem.

Para realizar, porém, o melhoramento do systema de commutação das velas foi mister vencer maiores difficuldades. Passar os commutadores de todos os 6 lampeões para a casa das machinas, não só exigia um enorme dispendio de fio conductor, como tambem, longe de simplificar o serviço, trar-lhe-hia complicação, reunindo em um só ponto muitos commutadores, e tornando assim facil que um equivoco qualquer produzisse graves accidentes. Por outro lado, reunir em um só commutador a mudança de todas as velas de um mesmo circuito não era possivel com o dispositivo adoptado nos

castiçaes dos lampeões Joblochkoff de que dispunhamos, pois esses castiçaes, offerecendo uma unica sahida para o fio conductor, exigiam que no seguinte lampeão houvesse um commutador onde este fio pudesse tornar a ser dividido em 4, e assim por diante.

Foi, pois, mister modificar os castiçaes dos lampeões dando-lhes um dispositivo differente, de modo que ficasse cada vela com uma entrada e sahida distincta; o que se realizou na mesma officina telegraphica.

Conseguida assim a passagem da commutação das velas para a casa das machinas, o proprio machinista opera a commutação e a faz tão rapidamente que não se percebe a passagem da luz de uma para outra vela, estando o candieiro com o seu globo opalino.

Tentou-se experimentar tambem o augmento do numero de fócos em cada circuito, acendendo 8 lampeões em vez de 6, e obteve-se bom resultado.

O serviço da luz electrica dispõe actualmente de:

2 machinas dynamo-electricas de correntes continuas, typo A, systema Gramme.

2 ditas de correntes alternativas do mesmo auctor.

1 locomovel de alta pressão da força de 7 cavallos, dos fabricantes Weyher, Loreau & Comp.

1 contador de rotações.

1 chrosmocopio.

6 candelabros com globos opalinos.

6 globos opalinos, de reserva.

2.000$^{m}$ arame coberto.

6 commutadores de arame.

6.850 velas electricas de Jablochkoff.

Os fócos luminosos acham-se distribuidos do seguinte modo:

4 nas plataformas.

1 no vestibulo.

1 no salão de espera.

Durante o anno findo as machinas electro-dynamicas funccionaram 1.575 horas e 17 minutos. Gastaram-se 5.121 velas electricas e houve 41 extincções de luz que abrangeram ao todo apenas 6 horas e 39 minutos. Essas extincções deram-se antes de realizada a passagem da commutação para a casa das machinas, e tudo induz a crêr que provinha mais do pessoal empregado então nesse serviço do que de defeito dos apparelhos ou do systema de illuminação.

A despeza durante o anno foi de 5:969$338, sendo:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Custeio | Pessoal | 1:932$200 | |
| | Material | 2:329$433 | 4:261$633 |
| Alterações da installação | | | 435$396 |
| Material que fica ainda em deposito | | | 1:272$309 |
| | Total | | 5:969$338 |

Tendo, pois, sido de 4:261$633 a despeza annual do custeio, vê-se que foi de 11$676 o custo diario para os 6 fócos, 1$946 o custo diario para cada foco, ou, ainda, 390 réis o custo por hora de illuminação de cada fóco.

A economia realisada com a substituição da luz electrica pela do gaz crescerá cada vez mais á medida que fôr augmentado o numero de fócos, porque a parte da despeza do custeio que se refere ao pessoal continuará constante e só a outra parte augmentará. Os 6 fócos de luz electrica foram collocados nesta estação em substituição de 56 bicos de gaz que deixam de ser ácesos quando funcciona a luz electrica. Desses 56 bicos de gaz 24 são iguaes aos de illuminacão publica das ruas e os restantes 32 são bicos de illuminação interior.

## 6.º Despeza

A despeza com o pessoal e material, quer do serviço nas estações, quer de conservação das linhas e apparelhos, quer finalmente da luz electrica, foi, durante o anno, de 158:002$187.

| | |
|---|---|
| A despeza de 1880 foi de | 150:985$923 |
| » » » 1881 » » | 158:002$187 |
| Differença para mais em 1881 | 7:016$264 |

Comparando-se esta despeza com a receita arrecadada, a saber:

| | |
|---|---|
| Despeza | 158:002$187 |
| Receita | 57:764$140 |
| Verifica-se o excesso da despeza sobre a receita de | 100:238$047 |

que foi o dispendio real pelo cófre da Estrada com o serviço do telegrapho em 1881.

# V

# Locomoção

## 1º Material Rodante

### Locomotivas

O seguinte quadro mostra o numero de locomotivas que possuia a Estrada de ferro no fim de cada um dos annos de 1880 e de 1881:

| DESIGNAÇÃO | 1880 | 1881 |
|---|---|---|
| Locomotivas inglezas de 4 rodas motrizes | 4 | 4 |
| » » » 6 » » | 12 | 12 |
| » americanas 4 » » | 50 | 54 |
| » » 6 » » | 29 | 29 |
| » » 8 » » | 12 | 12 |
| » tenders belgas 4 » » | 1 | 1 |
| » » francezas 6 » » | 1 | 1 |
| » » inglezas 4 » » | 2 | 2 |
| Totaes | 111 | 115 |

O numero effectivo de machinas em 1880 foi augmentado em fins de 1881 com a acquisição de mais quatro locomotivas da casa « Baldwin Locomotive Works, » de Philadelphia, as quaes ficaram armadas e promptas para o serviço em Fevereiro do anno corrente.

Estas locomotivas, que são do mesmo typo das duas que recebemos em 1877 e são empregadas especialmente na conducção dos trens de viajantes na 2ª secção da Estrada, differem, entretanto, destas machinas em algumas modificações que soffreram certas peças e outras disposições exigidas nas condições da encommenda, tendo-se em vista o interesse de uma conducção mais economica e serem menos sujeitas a reparações ordinarias.

Entre estas modificações convem citar a substituição dos pistões ordinarios, de corpo e tampa de ferro fundido, com segmentos de bronze, mólas e contra-mólas, por pistões de ferro batido, de uma só peça com segmentos de ferro fundido, do typo suéco; substituição das cabeças dos pistões de ferro fundido, por outras semelhantes de ferro batido, calçadas com chapas de bronze; abertura de portas lateraes acima do céu da fornalha e no fundo da caldeira para facil lavagem e exame destas peças; suppressão

de uma bomba ordinaria de alimentação e sua substituição por um excellente injector, de dupla chaminé de Kosting, como principio para abolição do uso das bombas, adoptando-se em seu logar a alimentação da caldeira pelo injector; applicação de uma abóbada refractaria na fornalha, inclinada do céu para chapa anterior da fornalha, pouco abaixo da ultima carreira de tubos, sendo os tijolos collocados transversalmente sobre 4 tubos cravados nas respectivas chapas e permittindo por elles a circulação da agua da caldeira; applicação do freio e apparelho automatico de ar comprimido de Westinghouse.

Estas locomotivas estão armadas sobre quatro rodas de 60 pollegadas de diametro e um truck de quatro rodas; pesam 38 toneladas e são mais fortes que as do typo «Mogul», de 6 rodas motrizes, em serviço desta Estrada.

Offerecendo menor base rigida que as do typo « Mogul », tornam-se mais proprias para o serviço da 4ª e 5ª secção desta Estrada de ferro, entre Entre Rios e Carandahy, onde já foram experimentadas e deram excellentes resultados, quer no consumo do combustivel como na facilidade com que circulam nas apertadas curvas destas secções; rebocando os mesmos trens conduzidos pelas outras e fatigando menos a via ferrea, são destinadas para o serviço dos trens mixtos e de cargas desta parte da linha.

O numero, porém, destas machinas ainda não satisfaz a todas as exigencias do serviço, pelo que terão de ser empregadas simultaneamente com as do typo «Mogul», nas 4ª e 5ª secções da Estrada, até que se complete o effectivo necessario e indispensavel.

O estado das locomotivas que possuia a Estrada de ferro era o seguinte no fim de cada um dos annos de 1880 e de 1881:

| DESIGNAÇÃO | 1880 | 1881 |
|---|---|---|
| Machinas em bom estado | 91 | 97 |
| » » reparação | 20 | 16 |
| » inutilisadas ou consideradas como taes | ..... | 2 |
| Totaes | 111 | 115 |

Figuram neste quadro como inutilisadas ou imprestaveis duas machinas que se acham neste estado desde 1871.

Estas machinas são as de ns. 10 e 12 denominadas Mineira e Constituição, locomotivas inglezas sobre 6 rodas; estão com as caldeiras, fornalhas e longerons muito estragadas, carecendo substituição de todos os cylindros e precisando de reparação de tal ordem que importará em completa reconstrucção de custo muito elevado, e que nunca conseguirá para estas machinas as qualidades que podem offerecer locomotivas completamente novas e cuja acquisição será talvez menos dispendiosa.

O quadro acima mostra que o numero de machinas em estado de serviço era de cerca de 85 por cento de todo o effectivo do material, cerca de 3 por cento mais que em 1880, e relação muito maior que a de qualquer das épocas atrazadas.

Este excellente resultado é devido a terem sido completamente reparadas quasi todas as locomotivas inglezas que possue esta Estrada de ferro, as quaes por serem muito fracas para o trafego actual da 1ª secção, unica parte da linha onde podem ser empregadas, não são convenientemente utilisadas, sendo preferivel conserval-as recolhidas e guardadas no Deposito de S. Diogo, onde se achavam 7 em 31 de dezembro de 1881, e empregal-as nos serviços de manobras das estações da Côrte, S. Diego e Gambôa, e em conducção dos trens de carnes verdes, entre Côrte e Santa Cruz, como se achavam as outras 7 no principio deste anno.

Contribuiram tambem para aquelle resultado os bons serviços que prestam por muito tempo as nossas locomotivas americanas, antes de carecerem de reparações completas; os cuidados que são observados nos depositos de S. Diogo e do interior nas reparações correntes a que estão sujeitas e finalmente a qualidade e promptidão das grandes reparações que têm sido executadas nas officinas do Engenho de Dentro.

As locomotivas inglezas que possue esta Estrada de ferro, e que nestes ultimos annos poucos serviços têm prestado, não podem ser utilisadas com vantagem pela pouca força de que dispoem em relação ás lotações ordinarias dos nossos trens, e por não offerecerem a necessaria flexibilidade para circularem em uma linha tão accidentada como a nossa.

Em outra Estrada de ferro, da mesma bitola, menos accidentada e onde o trafego não sêja tão pesado como na de Pedro II, estas locomotivas podem prestar bons serviços.

O quadro seguinte mostra o estado, classificação e proveniencia das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1881:

| PROCEDENCIA | TYPO | PESOS EM KILOGRAMMAS | | NUMERO DE RODAS MOTRIZES | DIMENSÕES EM MILLIMETROS | | | NUMERO | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Total | Adherente | | Diametro dos cylindros | Curso do embolo | Diametro das rodas motrizes | Em bom estado | Em reparação: Officinas | Em reparação: Depositos | Totaes |
| Inglaterra | Mixto | 25.000 | 17.200 | 4 | 381 | 508 | 1.680 | 4 | ..... | ..... | 4 |
| | Cargas | 29.400 | 29.400 | 6 | 406 | 609 | 1.374 | 4 | ..... | ..... | 4 |
| | » | 27.800 | 27.800 | 6 | 406 | 609 | 1.527 | 6 | 2 | ..... | 8 |
| Estados-Unidos | Mixtos | 22.700 | 13.620 | 4 | 330 | 559 | 1.574 | 2 | ..... | ..... | 2 |
| | | 27.200 | 17.706 | 4 | 381 | 609 | 1.432 | 16 | 2 | ..... | 18 |
| | | 29.510 | 19.058 | 4 | 406 | 609 | 1.524 | 2 | 1 | ..... | 3 |
| | | 31.780 | 20.430 | 4 | 431 | 609 | 1.574 | 13 | ..... | ..... | 13 |
| | | 31.780 | 20.430 | 4 | 431 | 609 | 1.680 | 10 | 2 | ..... | 12 |
| | | 36.000 | 24.000 | 4 | 450 | 609 | 1.524 | 6 | ..... | ..... | 6 |
| | Cargas | 34.500 | 26.300 | 6 | 457 | 559 | 1.219 | 6 | ..... | ..... | 6 |
| | | 34.500 | 29.964 | 6 | 457 | 609 | 1.320 | 8 | 1 | 1 | 10 |
| | | 36.320 | 30.872 | 6 | 457 | 609 | 1.371 | 10 | 2 | 1 | 13 |
| | | 43.500 | 39.500 | 8 | 508 | 609 | 1.219 | 8 | 2 | 2 | 12 |
| Belgica | Machina tender | 17.625 | 17.625 | 4 | 292 | 501 | 0.978 | 1 | ..... | ..... | 1 |
| França | Idem | ..... | ..... | 6 | 203 | 457 | 0.730 | ..... | ..... | 1 | 1 |
| Inglaterra | Idem | 10.930 | 10.930 | 4 | 280 | 496 | 1.190 | 1 | ..... | 1 | 2 |
| Totaes em | 1881 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 97 | 12 | 6 | 115 |
| » » | 1880 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 91 | 16 | 4 | 111 |

As 97 locomotivas em bom estado achavam-se distribuidas pelos diversos depositos da Estrada do seguinte modo:

| TYPOS DAS LOCOMOTIVAS | DEPOSITOS | | |
|---|---|---|---|
| | S. DIOGO | BARRA | ENTRE RIOS |
| Locomotivas inglezas | 14 | | |
| » amoricanas mixtas | 20 | 19 | 10 |
| » » cargas | 9 | 14 | 9 |
| » tonders | 1 | 1 | |
| Totaos | 44 | 34 | 19 |

Destas locomotivas 57 são empregadas regularmente na conducção dos trens de viajantes, mixtos, cargas, lastros, e de manobras, como se segue:

| SERVIÇOS | 1a SECÇÃO E RAMAL DE MACACOS | 2a SECÇÃO | 3a SECÇÃO | 4a E 5a SECÇÕES | RAMAL DE S. PAULO | RAMAL DE PORTO NOVO | RAMAL DE SANTA CRUZ | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Trens do Suburbios | 5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 |
| » diroctos do viajantes | 2 | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | ..... | 12 |
| » mixtos e do cargas | 5 | 5 | 3 | 4 | 5 | 1 | 1 | 24 |
| » do lastro | 1 | 1 | ..... | 2 | 1 | 1 | ..... | 6 |
| Machinas om manobras | 7 | 1 | ..... | 1 | 1 | ..... | ..... | 10 |
| Totaos em 1881 | 20 | 9 | 4 | 10 | 9 | 4 | 1 | 57 |
| » » 1880 | 20 | 8 | 6 | 9 | 9 | 2 | 1 | 55 |

Houve augmento de uma machina nos trens mixtos e de cargas da 2ª secção e outra nos trens mixtos da 4ª e 5ª secções; todas as outras differenças que se observam de uma para outra secção foram devidas unicamente á nova e melhor distribuição do serviço das locomotivas, de accôrdo com o augmento da linha em trafego e com as modificações que soffreu o horario dos trens.

## Carros e Wagões

Os quadros seguintes indicam o estado, classificação e proveniencia dos vehiculos diversos que possuia a Estrada em 31 de Dezembro de 1881:

| SERIES | DESIGNAÇÃO | NUMERO DAS SERIES | NUMERO | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | EM BOM ESTADO | EM REPARAÇÃO | TOTAL |
| | **1.º Carros sobre truck de 4 rodas** | | | | |
| | CARROS DE PASSAGEIROS | | | | |
| A | Carro Imperial, sobre trucks de madeira, plataforma em uma extremidade. | ..... | 1 | ..... | 1 |
| B | Carro de 1ª classe com dous compartimentos, gabinete para lavatorio e latrinas, cadeiras de encostos fixos, trucks de madeira e estrado de ferro... | 1 a 5, 7 a 10 | 7 | 2 | 9 |
| B | Idem, idem, idem, idem, cadeiras de encostos moveis, estrado de ferro e trucks de madeira..... | 6 | 1 | ..... | 1 |
| B | Idem, idem de um só compartimento sobre estrados e trucks de madeira..... | 11 a 15 | 4 | 1 | 5 |
| B | Idem, idem, idem, idem, idem..... | 16 a 18 | 2 | 1 | 3 |
| B | Idem, idem, idem, idem, idem..... | (*) 19 a 50 | 2 | ..... | 2 |
| B | Idem, idem com dous compartimentos, gabinete para lavatorio e latrinas, sobre estrado e trucks de madeira..... | 20 a 39 | 17 | 3 | 20 |
| B | Idem, idem, idem, idem construido com madeira do paiz..... | 40 a 46, 48 | 7 | 1 | 8 |
| B | Idem, idem, idem, idem com 7 compartimentos, sendo um salão com 10 cadeiras sobre poões e com encostos inclinaveis á vontade do passageiro e 6 menores, com 4 cadeiras cada um, as quaes podem ser transformadas em 2 camas..... | 47 a 49 | 2 | ..... | 2 |
| D | Carros de 2ª classe de um só compartimento, com gabinete para latrina, venezianas nas janellas, sobre estrados e trucks de madeira..... | 5, 7, 8 | 2 | 1 | 3 |
| D | Idem, idem, idem, idem com cortinas nas janellas sobre estrado e trucks de madeira..... | 1, 2, 4, 6, 9, 10 | 4 | 2 | 6 |
| D | Idem, idem, idem com cortinas, sobre estrado e truck de madeira..... | 3 | 1 | ..... | 1 |
| D | Idem, idem, idem, com latrinas, cortinas, estrado e trucks de madeira..... | 11 | 1 | ..... | 1 |
| D | Idem, idem, idem, idem, com venezianas, estrados, trucks de madeira; madeiras do paiz..... | 12 a 30 | 17 | 2 | 19 |
| | | | 68 | 13 | 81 |
| | CARROS PARA CORREIO | | | | |
| R | Carro com dous compartimentos e gabinete para latrina sobre estrado e trucks de madeira..... | 1 a 2 | 2 | ..... | 2 |
| R | Idem, idem, idem, idem com madeira do paiz..... | 3 | 1 | ..... | 1 |
| R | Idem de um só compartimento com gabinete para latrina sobre estrados e trucks de madeira..... | 4 | 1 | ..... | ..... |
| | | | 4 | ..... | 4 |
| | CARROS DIVERSOS | | | | |
| H | Carro para gado em pé, sobre estrado de madeira e truck de ferro..... | 1 a 40 | 39 | 1 | 40 |
| K | Idem para transporte de carnes verdes, com caixas para gelo nas cabeceiras, sobre estrado de madeira e truck de ferro..... | 1 a 50 | 49 | 1 | 50 |
| | Idem fechados para transporte de mercadorias sobre estrado de madeira e truck de ferro..... | s/n.º | 1 | ..... | 1 |
| T | Idem razos para transporte de trilhos, madeira, etc., etc., sobre estrado de madeira, trucks de ferro e caixa de graxa..... | 1 a 50 | 14 | 3 | 17 |
| T | Idem, idem, idem, idem, idem com caixas de oleo..... | | 33 | ..... | 33 |
| | | | 136 | 5 | 141 |
| | **2.º Carros sobre 2 eixos** | | | | |
| | CARROS DE PASSAGEIROS | | | | |
| A | Carro salão de 1ª classe com gabinete para latrina e lavatorio, sofás e cadeiras soltas..... | 1 e 2 | 2 | ..... | 2 |
| A | Idem, idem de dous compartimentos com gabinete para latrina e lavatorio e plataforma nas extremidades..... | 3 a 8 | 6 | ..... | 6 |
| A | Idem, idem com extensas plataformas nas extremidades, compartimento central, com sofá, cadeiras e gabinete para latrinas e lavatorio..... | 9 | 1 | ..... | 1 |
| A | Idem idem, com gabinete para latrina, lavatorio, dous sofás e cadeiras soltas..... | 10 e 11 | 2 | ..... | 2 |
| C | Idem de 1ª classe com plataformas nas extremidades, cadeiras de encosto fixas sobre estrado de madeira..... | 1 e 2 | 1 | 1 | 2 |
| C | Idem, idem, idem, idem, idem, idem..... | 3 | 1 | ..... | 1 |

(*) O carro n. 19 ficou por 12:000$000.

| LOTAÇÃO | PESO MORTO | | | CUSTO | PROVENIENCIA |
|---|---|---|---|---|---|
| | PARA UM PASSAGEIRO | PARA UMA TONELADA DE CARGA | TOTAL | | |
| | Kilog. | Kilog. | Kilog. | | |
| ..... | ..... | ..... | 13.270 | ..... | Transformado nas officinas da Estrada. |
| 32 passageiros.. | 398,4 | ..... | 12.750 | 8:500$000 | The Ashbury Railway Carriage & Iron C. Manchester |
| 40 » » | 322,5 | ..... | 12.900 | 8:500$000 | Idem. |
| 52 » | 259,6 | ..... | 13.500 | 11:000$000 | Officinas da Ponta d'Arêa no Rio de Janeiro. |
| 60 » | 243,1 | ..... | 12.590 | 11:152$000 | Officinas da Estrada de Ferro. |
| 60 » | 263,3 | ..... | 15.800 | 10:979$000 | Idem. |
| 48 » | 318,7 | ..... | 15.300 | 12:008$718 | The Harlan & Hollingsworth Company, nos Estados-Unidos. |
| 48 » | 327,6 | ..... | 15.725 | 14:076$440 | Officinas da Estrada, trucks e ferragens americanas. |
| 34 » | 681,2 | ..... | 16.350 | ..... | Officinas da Estrada. |
| 90 » | 146,6 | ..... | 13.125 | 7:000$000 | Officinas da Ponta d'Arêa, Rio de Janeiro. |
| 90 » | 141,8 | ..... | 12.760 | 7:000$000 | Idem. |
| 90 » | 146,5 | ..... | 13.185 | 7:000$000 | Idem. |
| 90 » | 147,8 | ..... | 13.300 | 5:793$486 | The Harlan & Hollingsworth Company, nos Estados-Unidos. |
| 100 » | 138,7 | ..... | 13.875 | 8:071$190 | Officinas da Estrada, trucks e ferragens americanas. |
| ..... | ..... | ..... | 13.650 | ..... | The Harlan & Hollingsworth Company, nos Estados Unidos. |
| ..... | ..... | ..... | 15.630 | 8:500$000 | Officinas da Estrada. |
| ..... | ..... | ..... | 13.010 | 7:000$000 | Estados Unidos. Transformado nas officinas da Estrada. |
| | um animal | | | | |
| 16 bois..... | 773,7 | ..... | 12.380 | 3:077$472 | Dyle & Bacalan—Belgica. |
| 19.000 | ..... | 684 | 13.000 | 3:490$914 | W. C. Allison, Philadelphia—Estados Unidos. |
| 19.000 | ..... | 596 | 11.357 | ..... | Idem. |
| 16.000 | ..... | 583 | 9.340 | 2:066$904 | Idem. |
| 16.000 | ..... | 583 | 9.340 | 2:066$904 | Idem. |
| 10 passageiros.. | 710 | ..... | 7.100 | ..... | Transformados nas officinas da Estrada. |
| 20 » | 378 | ..... | 7.560 | ..... | The Ashbury Railway, Carriage & Iron C., Manchester. Transformados nas officinas da Estrada. |
| 10 » | 703 | ..... | 7.035 | ..... | Transformado nas officinas da Estrada de um antigo carro de 1ª classe belga. |
| ..... | ..... | ..... | 7.150 | ..... | |
| 24 passageiros.. | 276 | ..... | 6.625 | 8:023$629 | Construidos nas officinas da Estrada sobre ostrados de madeira de Ashbury Railway Carriage & Iron C.º, Manchester. |
| 24 » | 301 | ..... | 7.220 | ..... | Idem officinas da Ponta d'Arêa, idem, idem, idem, idem. |

| SERIES | DESIGNAÇÃO | NUMERO DAS SERIES | NUMERO EM BOM ESTADO | NUMERO EM REPARAÇÃO | NUMERO TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| C | Idem, idem, idem, com cadeiras de encosto movel sobre estrados do ferro ... | 4 a 8 | 4 | 1 | 5 |
| C | Idem, idem, divididos em 3 compartimentos com entradas para os lados..... | 9, 10, 12 a 14, 16, 18 | 6 | 1 | 7 |
| C | Idem, idem, com plataformas nas extremidades e um só compartimento sobre estrado do ferro..... | 20 a 34 | 12 | 3 | 15 |
| E | Idem de 2a, divididos em 2 compartimentos, com entrada pelos lados sobre estrado de ferro com vidraça e caixa de oleo..... | 1 a 19, 47 a 55, 57 a 60, 63, 64 e 66 | 9 | ..... | 9 |
| E | Idem, idem, idem, idem, idem, idem e caixa de graxa..... | | 17 | 9 | 26 |
| E | Idem, idem, idem, idem, sem vidraça..... | 21 a 25 | 4 | ..... | 4 |
| E | Idem, idem de um só compartimento com plataforma nas extremidades e estrado de ferro..... | 31 | 1 | ..... | 1 |
| E | Idem, idem, idem com plataforma nas extremidades e estrado de ferro..... | 32 a 46 | 11 | 4 | 15 |
| | | | 77 | 19 | 96 |
| | CARROS DO CORREIO, BAGAGEM E CHEFE DE TREM | | | | |
| U | Carros com dous compartimentos e latrina para o pessoal do trem, correio, sobre estrado de madeira e plataforma nas extremidades..... | 1 a 12 | 11 | 1 | 12 |
| S | Idem de um só compartimento com gabinete para latrina, para o correio sobre estrados de madeira..... | 1 a 2 | 2 | ..... | 2 |
| F | Idem de bagagem sobre estrado de madeira com plataformas..... | 7 a 14, 20 | 9 | ..... | 9 |
| F | Idem idem sobre estrados de ferro e travessa de madeira..... | 1 a 3, 5, 6, 15 a 19 | 5 | 5 | 10 |
| | | | 27 | 6 | 33 |
| | CARROS PARA ANIMAES | | | | |
| G | Carros de animaes com baias sobre estrados de ferro..... | 1 a 22 | 16 | 6 | 22 |
| G | Idem, idem idem sobre antigos estrados de carros de carga com caixas de oleo..... | 23 a 27 | 5 | ..... | 5 |
| G | Idem, idem, idem sobre estrados de ferro de antigos carros de 2a classe belgas..... | 28 a 33 | 6 | ..... | 6 |
| J | Idem idem, com dous pavimentos sobre estrados de ferro..... | 1, 3 a 5, 7 a 9, 11 a 22 | 10 | 9 | 19 |
| J | Idem, idem, idem com caixas de oleo..... | 2, 6 a 10, 23 a 40 | 20 | 1 | 21 |
| | | | 57 | 16 | 73 |
| | CARROS PARA MERCADORIAS, TRILHOS MADEIRAS, ETC. ETC. | | | | |
| K | Carros para transporte de carnes verdes sobre estrado de ferro..... | 51 | 1 | ..... | 1 |
| L | Wagões, todo de ferro, para transporte de materiaes explosivos..... | 1 a 8 | 8 | ..... | 8 |
| M | Idem sem soalho para transporte de trilhos e madeiras, estrado de ferro.. | s/n.º | 2 | ..... | 2 |
| M | Idem assoalhados e providos de fueiros sobre estrado de ferro..... | 1 a 30, 37, 46 e 57 | 33 | ..... | 33 |
| N | Idem abertos para materiaes diversos, sobre quatro rodas, estrada de ferro.. | 1 a 32 | 29 | 3 | 32 |
| O | Idem idem para combustivel sobre estrado de ferro e caixa de graxa..... | 1 a 50 | 25 | 2 | 27 |
| O | Idem, idem, idem, idem e caixa de oleo..... | | 23 | ..... | 23 |
| P | Idem, idem para lastre sobre 4 rodas, estrado de ferro.. ..... | 1 a 88 | 73 | 15 | 88 |
| Q | Idem fechados para mercadorias, estrado de ferro, eixos de 170m/m×90m/m e caixas de oleo e freio..... | 1 a 10, 24 | 345 | 37 | 382 |
| Q | Idem, idem, idem sem freio..... | ..... | 254 | 16 | 270 |
| Q | Idem, idem, idem eixos de de 150m/m×70 m/m caixas de oleo e freio..... | 1 a 10, 23 | 49 | 9 | 58 |
| Q | Idem, idem, idem eixos de 150m/m×70 m/m sem freio..... | | 15 | 1 | 16 |
| Q | Idem, idem, idem caixas de graxa e freio..... | ..... | 181 | 37 | 218 |
| Q | Idem, idem, idem caixas de graxa sem freio..... | ..... | 72 | 6 | 78 |
| Q | Idem fechados para soccorro, sobre 4 rodas, estrado de ferro..... | 1 a 6 | 6 | ..... | 6 |
| QQ | Idem, idem para transporte de queijos e toucinho..... | 1 a 13 | 12 | 1 | 13 |
| | Idem guindaste..... | 1 | 1 | ..... | 1 |
| | | | 1129 | 127 | 1256 |
| | **Material em transformação nas officinas do engenho de dentro** | | | | |
| C | Carro de 1a classe de 3 compartimentos, sobre 2 eixos, transformando-se em carros salões com plataformas, gabinete para latrina, lavatorio, sofás etc. | 15 | ..... | ..... | 1 |

| LOTAÇÃO | PESO MORTO | | | CUSTO | PROVENIENCIA |
|---|---|---|---|---|---|
| | PARA UM PASSAGEIRO | PARA UMA TONELADA DE CARGA | TOTAL | | |
| | Kilog. | Kilog. | Kilog. | | |
| 28 passageiros. | 285 | ..... | 7,985 | 6:963$566 | Idem officinas da Estrada sobre estrados de carros antigos de viajantes, belgas. |
| 24 » | 288 | ..... | 6,937 | 4:700$000 | Construidos na Belgica e reformados nas officinas da Estrada. |
| 24 » | 298 | ..... | 7,175 | 6:750$000 | Construidos nas officinas de Fives Lille—França. |
| 40 » | 164 | ..... | 6,556 | 4:180$243 | Officinas da Estrada. |
| 40 » | 164 | ..... | 6,556 | 4:180$243 | Idem, idem. |
| 40 » | 139,3 | ..... | 5,575 | ..... | |
| 50 » | 135,6 | ..... | 6,780 | 4:411$086 | Idem, idem. |
| 50 » | 142,7 | ..... | 7,135 | 4:000$000 | Fives Lille, França. |
| ..... | ..... | ..... | 7,160 | ..... | Construidos nas officinas da Estrada sobre estrados de madeira de Ashbury Railway Carriage & Iron C. Manchester. |
| ..... | ..... | ..... | 7,000 | ..... | The Ashbury Railway Carriage & Iron Company. Manchester. |
| 10,000 » | ..... | 745 | 7,450 | ..... | Construidos nas officinas da Estrada sobre estrados do Ashbury Railway Carriage & Iron C. Manchester. |
| 8,000 » | ..... | 779 | 6,225 | ..... | Construidos nas officinas da Estrada, sobre antigos estrados. |
| | Por 1 animal | | | | |
| 6 animaos..... | 103,7 | ..... | 6,225 | 2:510$000 | Construidos nas officinas da Estrada. |
| 6 » | 1154,1 | ..... | 6,925 | ..... | Idem, idem, idem. |
| 6 » | 131,2 | ..... | 7,880 | ..... | Idem, idem idem. |
| 40 porcos..... | 151 | ..... | 6,030 | ..... | Idem, idem idem. |
| 40 » | 145 | ..... | 5,800 | ..... | Idem, idem idem. |
| 10,000 » | ..... | 973 | 9,731 | ..... | Dyle & Bacalan, Belgica. |
| 8,000 » | ..... | 687,5 | 5,500 | ..... | Officinas da Estrada. |
| 10,000 » | ..... | 405 | 4,058 | ..... | Dyle & Bacalan, Belgica. |
| 10,000 » | ..... | 485 | 4,850 | ..... | Transformados nas officinas da Estrada. |
| 10,000 » | ..... | 509 | 5,090 | ..... | Officinas da Estrada Fives Lille—França. |
| 10,000 » | ..... | 535 | 5,350 | ..... | Idem, idem. |
| ..... | ..... | 535 | 5,550 | ..... | Officinas da Estrada, estrado Dyle & Bacalan, Belgica, caixões de madeira do paiz. |
| 8,000 » | ..... | 512 | 4,100 | ..... | Idem, idem. |
| 10,000 » | ..... | 614 | 6,140 | ..... | Idem, idem, idem. |
| 10,000 » | ..... | 587 | 5,870 | ..... | Idem, idem, idem. |
| 10,000 » | ..... | 652 | 6,520 | ..... | Idem, idem, idem. |
| 10,000 » | ..... | 584 | 5,840 | ..... | Idem, idem, idem. |
| 10,000 » | ..... | 640 | 6,400 | ..... | idem, idem, idem. |
| 10,000 » | ..... | 583,5 | 5,830 | ..... | Idem, idem, idem. |
| 10,000 » | ..... | ..... | ..... | 2.095$280 | Belgica. caixões construidos nas officinas da Estrada. |
| ..... | ..... | 581 | 5,810 | ..... | Officinas da Estrada, estrado Dyle & Bacalan, Belgica. caixões de madeira do paiz. |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | Inglaterra. |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | Belgica. |

**Recapitulação**

| DESIGNAÇÃO | NUMERO | | |
|---|---|---|---|
| | EM BOM ESTADO | EM REPARAÇÃO | TOTAES |
| Carros para passageiros | 145 | 32 | 177 |
| Idem para correio, pessoal dos tres e bagagens | 34 | 6 | 37 |
| Idem para animaes | 96 | 17 | 113 |
| Idem para mercadorias, trilhos etc. | 1.227 | 131 | 1.358 |
| Idem em transformação | ..... | 1 | 1 |
| Totaes em 1881 | 1.499 | 187 | 1.686 |
| » » 1880 | 1.479 | 207 | 1.686 |
| Differenças em 1881 para mais | 20 | | |
| Differenças em 1881 para menos | ..... | 20 | |

Além das reparações mais ou menos importantes que soffreram os diversos carros desta Estrada, são dignas de especial menção as seguintes transformações :

2 carros da serie A ns. 10 e 11 com um salão, pequenas plataformas nas cabeceiras, gabinete para latrina, lavatorio, 2 sofás, cadeiras soltas, etc., transformados de antigos carros belgas de 1ª classe, de estrado de ferro;

1 carro da serie B n. 19, sobre estrado e truck de madeira, accommodações para 60 passageiros, cadeiras com encostos moveis, typo destinado exclusivamente para os trens de suburbios, o qual foi completamente construido para substituir o antigo carro mixto, typo americano, que se achava inutilisado ;

1 carro da serie R n. 3 para o serviço do correio, sobre estrado e trucks de madeira, que foi tambem completamente construido para substituir o do mesmo numero que se inutilisou em accidente desta Estrada ;

2 wagões da serie G ns. 32 e 33, divididos em compartimentos, dos quaes os 2 extremos com 3 baias para animaes e o central para o estribeiro, construidos sobre estrados de ferro de antigos carros belgas de 2ª classe;

9 wagões serie N ns. 5, 9, 10, 13, 17, 18, 19 e 32 que receberam caixões e soalho completamente novos, sendo o de n. 32 construido sobre um antigo estrado de cargas;

6 wagões da serie O ns. 8, 11, 14, 22, 40 e 45, que tambem foram completamente reconstruidos;

2 wagões da serie QQ ns. 12 e 13, transformados dos da serie Q, com venezianas nas cabeceiras, prateleiras interiores para transporte de queijos, toucinho e mais generos de facil deterioração;

Foram providos de caixas de oleo em subtituição ás de graxa os seguintes carros:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2 | da | serie | A | 23 | da | serie | O |
| 3 | da | serie | C | 89 | da | serie | Q |
| 10 | da | serie | E | 4 | da | serie | QQ |
| 6 | da | serie | G | 16 | da | serie | T |

perfazendo um total de 153 carros diversos.

Empregaram-se folhas de zinco em substituição á lona na coberta de 69 wagões da serie Q e de ferro rugado em 1.

Substituiram-se os antigos engates ordinarios por outros mais fortes e continuos em 4 carros da serie C, 12 da serie E, 8 wagões da serie J, 2 da serie N, 51 da serie Q, 18 da serie G.

O que dá um total de 95 carros diversos.

Continuou-se a substituir em 66 wagões da serie Q os antigos eixos de $150^m/_m + 80^m/_m$ manga por outros mais fortes de aço Bessemer com $170^m/_m \times 90^m/_m$.

# 2.º Tracção

## Percurso das locomotivas

O percurso total das locomotivas em serviço, tanto do trafego como do lastro, foi em 1881 de 2.304,783 kilometros, a saber:

| SECÇÕES | EM SERVIÇO | | TOTAL |
|---|---|---|---|
| | Do trafego | Do lastro | |
| Suburbios | 170,244 | ..... | 170,244 |
| 1a secção | 344,368 | 16,193 | 360,561 |
| 2a » | 302,901 | 16,885 | 319,786 |
| 3a » | 239,196 | 11,419 | 250,615 |
| 4a » | 184,070 | 9,297 | 193,367 |
| 5a » | 206,795 | 20,210 | 227,005 |
| Ramal do Macacos | 12,934 | ..... | 12,934 |
| » do Santa Cruz | 57,638 | 7,948 | 65,586 |
| » do S. Paulo | 403,932 | 22,624 | 426,556 |
| » do Porto Novo | 120,399 | 9,663 | 130,062 |
| Manobras nas estações | 148,067 | ..... | 148,067 |
| Locomotivas-kilometros em 1881 | 2.190,544 | 114,239 | 2.304,783 |
| » » » 1880 | 2.026,129 | 103,100 | 2.129,229 |
| Differença para mais em 1881 | 164,415 | 11,139 | 175.554 |

O quadro seguinte mostra o numero total de locomotivas que entraram em serviço e seus percursos totaes e medio annual nos annos de 1876 a 1881, comprehendendo-se neste numero os serviços de manobras, trens de lastro, etc.:

| PERCURSOS DIVERSOS | 1876 | | 1877 | | 1878 | | 1879 | | 1880 | | 1881 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NUMEROS DE LOCOMOTIVAS | KILOMETROS | NUMEROS DE LOCOMOTIVAS | KILOMETROS | NUMEROS DE LOCOMOTIVAS | KILOMETROS | NUMEROS DE LOCOMOTIVAS | KILOMETROS | NUMEROS DE LOCOMOTIVAS | KILOMETROS | NUMEROS DE LOCOMOTIVAS | KILOMETROS |
| 100 a 10,000 | 17 | 71,002 | 17 | 64,466 | 26 | 118,565 | 27 | 138,129 | 31 | 160,987 | 19 | 72,143 |
| 10,000 » 20,000 | 20 | 331,423 | 20 | 310,291 | 23 | 340,236 | 33 | 498,537 | 22 | 309,984 | 35 | 544,449 |
| 20,000 » 30,000 | 19 | 473,684 | 18 | 455,157 | 19 | 473,840 | 15 | 375,664 | 18 | 444,484 | 23 | 580,678 |
| 30,000 » 40,000 | 13 | 464,307 | 20 | 690,074 | 20 | 706,285 | 20 | 686,219 | 21 | 750,724 | 17 | 603,024 |
| 40,000 » 50,000 | 6 | 268,920 | 5 | 219,991 | 7 | 344,767 | 6 | 261,434 | 8 | 360,434 | 10 | 462,808 |
| Superior » 50,000 | .... | ..... | 2 | 103,827 | 1 | 50,289 | 2 | 108,805 | 2 | 105,616 | 1 | 53,237 |
| Totaes..... | 75 | 1.609,345 | 82 | 1.840,806 | 96 | 2.003,982 | 103 | 2.068,808 | 102 | 2.129,229 | 105 | 2.316,349 |
| | .... | 21,324 | .... | 22,448 | .... | 20,874 | .... | 20,085 | .... | 20,874 | .... | 22,060 |

A differença de 11.566 kilometros, que se observa neste quadro, para total do percurso de locomotivas no anno de 1881, em relação ao mesmo numero indicado no quadro anterior, provém de serviços dos trens de lastro empregados na construcção do prolongamento da Estrada, e que não são considerados neste relatorio.

Eis os percursos das locomotivas em cada um dos annos de 1870 a 1881:

| ANNOS | EM SERVIÇO | | TOTAL |
|---|---|---|---|
| | Do trafego | Do lastro | |
| | Kilom. | Kilom. | Kilom. |
| 1870 | 720,267 | 64,098 | 784,365 |
| 1871 | 874,147 | 97,216 | 971,363 |
| 1872 | 988,030 | 95,945 | 1.083,475 |
| 1873 | 1.116,644 | 62,351 | 1.178,995 |
| 1874 | 1.171,207 | 91,172 | 1 262,379 |
| 1875 | 1.278,436 | 123,573 | 1.402,009 |
| 1876 | 1.476,007 | 133,735 | 1.609,742 |
| 1877 | 1.700,725 | 135,274 | 1.835,999 |
| 1878 | 1.870,686 | 116,744 | 1.987,430 |
| 1879 | 1 952,071 | 116,738 | 2.068,809 |
| 1880 | 2.026,130 | 103,100 | 2.129,229 |
| 1881 | 2.190,544 | 114,239 | 2.304,783 |

## Percurso dos vehiculos

Os carros e wagões percorreram em 1881, em serviço tanto do trafego como do lastro, 24.379,026 kilometros, sendo:

| | |
|---|---|
| Em serviço do trafego ..... | 23.967,548 k |
| Em serviço do lastro..... ..... | 411,478 » |
| Total..... | 24.379,026 k |

Em 1880 os resultados foram :

| | |
|---|---|
| Em serviço do trafego..... | 23.212,042 k |
| Em serviço do lastro..... | 416,992 » |
| Total..... | 23.629,034 » |

Houve, pois, em 1881, relativamente a 1880, differença para mais de 749,992 kilometros no percurso total dos carros, tendo havido o augmento de 755,506 kilometros para o serviço do trafego e diminuição de 55,14 em serviço do lastro.

## Consumo de combustivel e lubrificantes

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas, foi, nos dous annos ultimos, o seguinte:

| ANNOS | SERVIÇOS | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis |
| 1881..... | Trafego..... | 26.536,967 | 520:124$553 | 56,019 | 25:155$892 | 43,813 | 24:604$554 | 16,897 | 9:045$434 |
| | Lastro..... | 1.356,079 | 26:579$148 | 3,927 | 1:762$365 | 2,526 | 1.369$864 | 1,137 | 612$947 |
| | Total..... | 27.893,046 | 546:703$701 | 59,946 | 26:919$257 | 46,339 | 25:974$418 | 18,034 | 9:658$381 |
| 1880..... | Trafego..... | 25.328,981 | 466:786$146 | 59,674 | 28:096$239 | 60,174 | 33:358$477 | 16,558 | 9:395$810 |
| | Lastro..... | 1.271,764 | 23:527$632 | 4,975 | 2:352$306 | 3,215 | 1:750$360 | 1,089 | 621$443 |
| | Total..... | 26.600,745 | 490:313$778 | 64,649 | 30:448$545 | 63,389 | 35.108$837 | 17,647 | 10.017$223 |
| Differença em 1881.. | Para mais..... | 1 292,301 | 56.389$923 | ..... | ..... | ..... | ..... | 387 | ..... |
| | Para menos .... | ..... | ..... | 4,703 | 3:529$288 | 17,050 | 9:134$419 | ..... | 358$842 |

O consumo de graxa, estopa e oleo no serviço da lubrificação dos carros nos dous ultimos annos foi o seguinte:

| ANNOS | GRAXA | | ESTOPA | | OLEO | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis |
| 1881..... | 87.683 | 32:408$924 | 3.210 | 1:713$445 | 30.541 | 10:194$920 |
| 1880..... | 73.263 | 27:864$090 | 2.020 | 1:167$447 | 15.169 | 4:419$602 |
| Mais em 1881..... | 14.420 | 4:544$834 | 1.190 | 545$998 | 15.372 | 5:775$318 |

Resultam destes quadros a economia de 13:022$549 para as locomotivas e augmento de 10:866$150 para a lubrificação dos vehiculos.

A economia para as locomotivas foi:

| | |
|---|---|
| Graxa | 3:529$288 |
| Oleo | 9:134$419 |
| Estopa | 358$842 |
| | 13:022$549 |

O augmento para os vehiculos foi:

| | |
|---|---|
| Graxa | 4:544$834 |
| Estopa | 545$998 |
| Oleo | 5:775$318 |
| | 10:866$150 |

Os seguintes quadros indicam o consumo e despeza de combustivel e lubrificantes por locomotiva-kilometro nos annos de 1881 e 1880:

**Serviço do trafego**

| ANNOS | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis |
| 1881 | 12,114 | 237 | 0,025 | 11 | 0,020 | 11 | 0,007 | 4,1 |
| 1880 | 12,496 | 230 | 0,029 | 13 | 0,029 | 16 | 0,007 | 4,6 |
| Mais | ..... | 7 | | | | | | |
| Menos | 0,382 | ..... | 0,004 | 2 | 0,009 | 5 | ..... | 0,5 |

**Serviço do lastro**

| ANNOS | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis |
| 1881 | 11,870 | 232 | 0,034 | 15 | 0,021 | 11 | 0,009 | 5,3 |
| 1880 | 12,335 | 228 | 0,048 | 22 | 0,031 | 16 | 0,010 | 6.0 |
| Mais | ..... | 4 | | | | | | |
| Menos | 0,465 | ..... | 0,014 | 7 | 0,010 | 5 | 0,001 | 0,7 |

Nos dous serviços

| ANNOS | COMBUSTIVEL | | GRAXA | | OLEOS | | ESTOPA | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em litros | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis |
| 1881 | 12,102 | 236 | 0,026 | 11 | 0,020 | 11 | 0,008 | 4,1 |
| 1880 | 12,134 | 230 | 0,029 | 13 | 0,028 | 16 | 0,008 | 4,5 |
| Mais | ..... | 6 | | | | | | |
| Menos | 0,032 | ..... | 0,003 | 2 | 0,008 | 5 | ..... | 0,4 |

O quadro seguinte mostra os resultados na lubrificação dos carros comparados por 100 carros-kilometros nos dous annos de 1881 e 1880:

| ANNOS | GRAXA | | OLEO | | ESTOPA | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis | Quantidade em kilogrammas | Valor em réis |
| 1881 | 0,324 | 135,2 | 0,127 | 43,0 | 0,013 | 7,1 |
| 1880 | 0,315 | 120,0 | 0,065 | 19,0 | 0,008 | 5,0 |
| Mais em 1881 | 0,009 | 15,2 | 0,062 | 24,0 | 0,005 | 2,1 |

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, referido á unidade de trabalho nas machinas, foi, pois, em 1881, inferior ao consumo de 1880, não se tendo, infelizmente, obtido as mesmas economias na lubrificação dos carros e wagões, devido ao augmento que soffreu o material transformado para caixa de oleo, a menor percurso de carros vazios em 1881, e ás despezas com o tratamento das manilhas e engates que nos annos anteriores eram feitas por conta do trafego; é de esperar, entretanto, que neste anno será reduzida a despeza com lubrificações dos carros, mantendo-se o mesmo coefficiente do anno de 1880.

Consumo de combustivel por locomotiva-kilometro:

| DESIGNAÇÃO DO SERVIÇO | 1a secção | 2a secção | 3a secção | 4a secção | 5a secção | RAMAL DE SANTA CRUZ | RAMAL DE MACACOS | RAMAL DE S. PAULO | RAMAL DE PORTO NOVO |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Trens de suburbios | 9,511 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Ditos do viajantes do interior | 11,092 | 13,274 | 8,270 | ..... | ..... | ..... | 11,185 | 7,574 | ..... |
| Ditos mixtos | 13,785 | 18,972 | 16,326 | 10,865 | 10,798 | 8,276 | 13,741 | 9,245 | 10,938 |
| Ditos do cargas | 14,302 | 18,904 | 12,057 | 12,816 | 12,472 | 8,416 | ..... | 9,209 | 12,689 |
| Ditos de lastro | 15,201 | 15,567 | 9,223 | 11,224 | 11,957 | 13,530 | ..... | 8,470 | 9,929 |

Este quadro indica o consumo do combustivel total e por locomotiva-kilometro nos annos de 1868 a 1881:

| ANNOS | CONSUMO DE COMBUSTIVEL | |
|---|---|---|
| | Total | Por locomotiva kilometro |
| | Kilogrammas | Kilogrammas |
| 1868 | 8.525,934 | 17,412 |
| 1869 | 12.120,997 | 15,798 |
| 1870 | 10.442,830 | 13,343 |
| 1871 | 14.507,865 | 14,985 |
| 1872 | 17.202,569 | 15,870 |
| 1873 | 18.074,368 | 15,330 |
| 1874 | 21.997,826 | 17,425 |
| 1875 | 24.816,833 | 17,699 |
| 1876 | 26 661,768 | 16,591 |
| 1877 | 27.274,348 | 14,855 |
| 1878 | 25.605,123 | 12,883 |
| 1879 | 26.146,728 | 12,639 |
| 1880 | 26.600,745 | 12,493 |
| 1881 | 27.893,046 | 12,101 |

O consumo e despeza de lubrificantes no total, por locomotiva-kilometro e por carro-kilometro, constam do quadro seguinte:

| ANNOS | CONSUMO TOTAL EM KILOGRAMMAS | DESPEZA TOTAL EM RÉIS | CONSUMO POR LOCOMOTIVA KILOMETRO | DESPEZA POR LOCOMOTIVA KILOMETRO | CONSUMO POR CARRO KILOMETRO | DESPEZA POR CARRO KILOMETRO |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1869 | 160.759 | 90:046$643 | 0,209 | 117,3 | 0,018 | 10,04 |
| 1870 | 147.915 | 81:078$500 | 0,188 | 103,3 | 0,016 | 8, 9 |
| 1871 | 154.879 | 92:592$100 | 0,159 | 95,3 | 0,015 | 9, 0 |
| 1872 | 200.050 | 108:190$403 | 0,184 | 99,7 | | |
| 1873 | 208.707 | 95:693$580 | 0,177 | 81,1 | | |
| 1874 | 268.056 | 139:202$780 | 0,212 | 110,2 | | |
| 1875 | 322.599 | 182:646$934 | 0,230 | 130,2 | | |
| 1876 | 342.788 | 184:820$970 | 0,212 | 112,9 | 0,018 | 9, 6 |
| 1877 | 363.277 | (*) 224:288$560 | 0,197 | 122,1 | 0,016 | 10, 1 |
| 1878 | 383.313 | 190:348$853 | 0,192 | 95,7 | 0,016 | 9, 7 |
| 1879 | 266.401 | 130:627$673 | 0,128 | 63,1 | 0,016 | 5, 2 |
| 1880 | 216.470 | 97:841$074 | 0,101 | 45,9 | 0,009 | 4, 1 |
| 1881 | 238.072 | 95:497$519 | 0,103 | 41,4 | 0,009 | 3, 9 |

## Despeza de conducção dos trens

As despezas geraes de conducção dos trens, tanto em serviço do trafego como do lastro, comprehendendo a lubrificação dos vehiculos e eventuaes, importaram em 973:143$915, durante o anno de 1881, sendo:

| | |
|---|---|
| Em serviço do trafego | 924:439$181 |
| » » » lastro | 48:704$734 |
| Nos dous serviços | 973:143$915 |

(*) Esta despeza augmentou em consequencia de ter sido maior o custo de todos os lubrificantes.

Em 1880 tinha-se despendido:

| | |
|---|---|
| Em serviço do trafego..... | 863:261$012 |
| » » » lastro..... | 45:963$153 |
| Nos dous serviços..... | 909:224$165 |

Houve, portanto, durante o anno de 1881, uma differença para mais de 63:919$730, nas despezas da conducção dos trens.

O seguinte quadro mostra as despezas acima, tanto em material como em pessoal, referidas á locomotiva-kilometro e ao carro-kilometro e á sua comparação com o anno de 1880:

| ANNOS | NUMERO DE | | DESPEZA | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | PESSOAL | | | MATERIAL | | | PESSOAL E MATERIAL | | |
| | Locomotivas — kilometros | Vehiculos — kilometros | Total | Por locomotiva — kilometro | Por vehiculo — kilometro | Total | Por locomotiva — kilometro | Por vehiculo — kilometro | Total | Por locomotiva — kilometro | Por vehiculo — kilometro |
| 1881..... | 2.304.783 | 24.379.026 | 285:524$753 | 123,8 | 11,7 | 687:715$162 | 298,3 | 28,2 | 973:143$915 | 422,2 | 39,9 |
| 1880..... | 2.129.229 | 23.629.034 | 274:855$882 | 129,1 | 11,6 | 634:368$283 | 279,9 | 26,8 | 909:224$165 | 409,0 | 38,4 |
| Differenças. Mais... | 175.554 | 749.992 | 10:572$871 | ..... | 0,1 | 53:346$879 | 18,4 | 1,4 | 63:919$730 | 13,2 | 1,5 |
| Differenças. Menos.. | ..... | ..... | ..... | 4,3 | | | | | | | |

Comparando-se as despezas de conducção dos trens, sómente em serviço do trafego, acham-se os resultados seguintes nos dous annos de 1881 e 1880:

| ANNOS | NUMERO DE | | DESPEZA | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | PESSOAL | | | MATERIAL | | | PESSOAL E MATERIAL | | |
| | Locomotivas — kilometros | Vehiculos — kilometros | Total | Por locomotiva — kilometro | Por vehiculo — kilometro | Total | Por locomotiva — kilometro | Por vehiculo — kilometro | Total | Por locomotiva — kilometro | Por vehiculo — kilometro |
| 1881..... | 2.190,544 | 23.967,548 | 267:425$453 | 122,8 | 11,1 | 657:015$728 | 299,9 | 27,4 | 924:439$101 | 422,0 | 38,5 |
| 1880..... | 2.026,130 | 23 212,042 | 257:626$832 | 127,1 | 11,0 | 605:634$180 | 298,9 | 26,0 | 863:261$012 | 426,0 | 37,0 |
| Differença. Mais.. | 164,414 | 755,506 | 9:798$621 | ..... | 0,1 | 51:379$548 | 1,0 | 1,4 | 61:178$169 | ..... | 1,5 |
| Differença. Menos | ..... | ..... | ..... | 4,3 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4,0 | |

O seguinte quadro mostra os resultados comparativos em 1881 e 1880 das despezas de conducções dos trens de passageiros, mixtos e de cargas, excluidos os eventuaes e as de lubrificação dos carros :

| ANNOS | NUMERO DE | | DESPEZA | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | PESSOAL | | | MATERIAL | | | PESSOAL E MATERIAL | | |
| | Locomotivas — kilometros | Vehiculos — kilometros | Total | Por locomotiva — kilometro | Por vehiculo — kilometro | Total | Por locomotiva — kilometro | Por vehiculo — kilometro | Total | Por locomotiva — kilometro | Por vehiculo — kilometro |
| 1881 | 2.190,544 | 23.967,548 | 243:213$810 | 111,0 | 10,1 | 610:876$213 | 278,8 | 25,4 | 854:090$023 | 389,8 | 35,5 |
| 1880 | 2.026,130 | 23.212,042 | 234:248$182 | 115,6 | 10,0 | 570:657$280 | 281,6 | 24,5 | 804:905$462 | 397,2 | 34,5 |
| Differença Mais | 164,414 | 755,506 | 8:965$628 | ..... | 0,1 | 40:218$933 | ..... | 0,9 | 49:184$561 | ..... | 1,0 |
| Differença Menos | ..... | ..... | ..... | 4,6 | ..... | ..... | 2,8 | ..... | ..... | 7,4 | ..... |

Pela comparação destes tres quadros verifica-se que os augmentos que soffreram os coefficientes da despeza foram devidos a maior despeza com a lubrificação dos carros e wagões, assim como mostra o seguinte quadro :

| ANNOS | CARROS — KILOMETROS | DESPEZA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PESSOAL | | MATERIAL | | PESSOAL E MATERIAL | |
| | | Total | Por carro — kilometro | Total | Por carro — kilometro | Total | Por carro — kilometro |
| 1881 | 24.379,026 | 23:014$850 | 0,9 | 44:575$783 | 1,8 | 67:590$633 | 2,7 |
| 1880 | 23.629,034 | 20:506$725 | 0,7 | 33:554$647 | 1,4 | 54:068$372 | 2,1 |
| Mais | 749,992 | 2:498$125 | 0,2 | 11:021$136 | 0,4 | 13:522$261 | 0,6 |

O quadro seguinte mostra as despezas de conducção dos trens de lastro em 1881 comparadas com as correspondentes de 1880:

| ANNOS | LOCOMOTIVAS — KILOMETROS | DESPEZA | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PESSOAL | | MATERIAL | | PESSOAL E MATERIAL | |
| | | Total | Locomotiva — kilometro | Total | Locomotiva — kilometro | Total | Locomotiva — kilometro |
| 1881 | 114.239 | 18:003$300 | 157,5 | 30:701$434 | 268,7 | 48:704$734 | 426,2 |
| 1880 | 103.100 | 17:229$050 | 167,1 | 28:734$103 | 278,7 | 45.963$153 | 445,8 |
| Mais | 11.139 | 774$250 | ..... | 1:967$331 | ..... | 2:741$581 | ..... |
| Menos | ..... | ..... | 9,6 | ..... | 10,0 | ..... | 19,6 |

# 3.º Officinas e depositos diversos

## Reparação de locomotivas

Durante o anno de 1881 foram reparadas, nas officinas do Engenho de Dentro e nos diversos depositos da Estrada, 79 locomotivas constantes do quadro abaixo em que se acham discriminadas segundo a importancia das reparações, classificando-se, como nos annos anteriores, em grandes reparações as que excederam de 3:000$, médias as comprehendidas entre 1:000$ a 3:000$ e pequenas as comprehendidas entre 300$ a 1:000$000.

| ANNOS | OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO | | | DEPOSITOS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | REPARAÇÕES | | | REPARAÇÕES | | |
| | Grandes | Médias | Pequenas | Grandes | Médias | Pequenas |
| 1881 | 20 | 12 | 15 | 2 | 6 | 24 |
| 1880 | 17 | 8 | 14 | 4 | 7 | 27 |
| Differença. mais | 3 | 4 | 1 | ..... | ..... | ..... |
| Differença. menos | ..... | ..... | ..... | 2 | 1 | 3 |

As reparações concluidas em 1881, constantes do quadro acima, importaram

Em ..... 304:439$094

E as concluidas em 1880 em..... (*) 228:325$536

Resultando pois a differença para mais de.... 76:113$558

contra as reparações de 1881, o que foi devido ao maior numero de reparações concluidas nesse anno e estarem nellas comprehendidas as grandes reparações que soffreram as machinas ns. 23 e 30, tendo sido a primeira completamente reformada e se substuido na segunda todas as peças do movimento de distribuição do systema « Stephenson » pelos do typo « Allan, » que já foi adoptado na machina 30 e tem dado bons resultados.

Estas duas machinas achavam-se encostadas e em pessimo estado desde os annos de 1869 a 1872.

(*) Esta importancia foi mencionada no relatorio de 1880 com uma differença para menos de 10:233$153, por omissão de algumas parcellas de reparações de locomotivas concluidas neste anno.

Comparadas as importancias das reparações feitas e em via de execução, tanto nas officinas do Engenho de Dentro como nos depositos, durante os annos de 1881 e 1880, temos:

| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Em 1881 | 244:113$161 | 87:219$324 | 331:332$485 |
| » 1880 | 219:691$478 | 84:700$679 | 304:392$157 |
| Differença para mais em 1881 | | | 26:940$328 |

## Reparações de carros e wagões

O numero de carros e wagões reparados nas officinas do Engenho de Dentro em 1881 foi:

| | |
|---|---|
| De carros de passageiros e do correio | 275 |
| » wagões de mercadorias e diversos | 1.295 |
| Total | 1.570 |

Em 1880 tinha sido:

| | |
|---|---|
| De carros de passageiros e do correio | 278 |
| » wagões de mercadorias e diversos | 987 |
| Total | 1.265 |

O numero de wagões de mercadorias e de diversas series reparados foi, portanto, em 1881 superior ao correspondente de 1880.

Com a reparação dos carros e wagões nas officinas do Engenho de Dentro e nos diversos depositos despendeu-se:

| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Em 1881 | 185:982$272 | 273:103$954 | 459:086$226 |
| » 1880 | 160:256$024 | 219:406$634 | 379:662$658 |
| Differença para mais | 25:726$248 | 53:697$320 | 77:423$568 |

Ou separadamente:

Nas officinas do Engenho de Dentro:

| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Em 1881 | 136:976$880 | 234:952$025 | 371:928$905 |
| » 1880 | 114:151$300 | 178:060$014 | 292:211$314 |
| Differença para mais | 22:825$580 | 56:892$011 | 79:717$591 |

Nos depositos diversos:

| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Em 1881 ..... | 49:005$392 | 38:151$929 | 87:157$321 |
| Em 1880 ..... | 46:104$724 | 41:346$620 | 87:451$344 |
| Differência .. mais..... | 2:900$668 | | |
| Differência .. menos..... | | 3:194$691 | 294$023 |

Divididas, segundo as especies de carros, as despezas de reparações foram:

| | 1881 | 1880 |
|---|---|---|
| Em carros de viajantes e do correio..... | 131:472$694 | 108:656$602 |
| » wagões de mercadorias e diversos..... | 327:613$532 | 271:006$056 |
| Totaes ..... | 459:086$226 | 379:662$658 |

As quotas destas despezas pertencentes ás officinas do Engenho de Dentro foram em 1881:

| | |
|---|---|
| Em carros de viajantes e do correio..... | 126:206$541 |
| » wagões de mercadorias e diversos..... | 245:722$364 |
| | 371:928$905 |

As médias por carro das importancias destas reparações foram:

| | Em 1881 | Em 1880 |
|---|---|---|
| Carros de viajantes e do correio..... | 458$932 | 367$735 |
| Wagões de mercadorias e diversos..... | 189$747 | 183$911 |

## 4.º Recapitulação das despezas feitas pela Locomoção, por conta do custeio

O total das despezas do custeio feitas em 1881 pela Locomoção, incluindo, portanto, reparos e reconstrucção do material rodante nas officinas, conducção dos trens em serviço do trafego, etc.

| | |
|---|---|
| Importou em ..... | 1.768:258$817 |
| E em 1880 tinha importado em ..... | 1.601:847$934 |
| Differença para mais em 1881..... | 166:410$883 |

As despezas em 1881 decompoem-se do seguinte modo:

| | | |
|---|---|---|
| Reparações ordinarias de locomotivas..... | 101:865$991 | |
| » » » carros e wagões..... | 316:589$027 | 418:455$018 |
| » extraordinarias e grandes reconstrucções de locomotivas..... | 229:466$494 | ... |
| » idem de carros e wagões..... | 142:497$199 | 371:963$693 |
| Conducção dos trens..... | | 924:439$181 |
| Despezas geraes, escriptorio, etc..... | | 53:400$925 |
| Total.... | | 1.768:258$817 |

Referindo-se as despezas de 1881 e 1880 ás unidades de trabalho nos dous annos obtem-se os seguintes coefficientes:

| | 1881 | 1880 | Differença em 1881 |
|---|---|---|---|
| Por kilometro da estrada com trafego.. | 2:742$836 | 2:527$670 | 215$166 |
| » trem—kilometro (*)..... | $946 | $932 | $104 |
| » locomotiva—kilometro (*)..... | $807.2 | $791 | $016.2 |
| » vehiculo » (**)..... | $063.4 | $061.7 | $001.7 |
| » tonelada » (***)..... | $012,5 | $012,5 | $000,0 |
| » viajante » (****)..... | $006,7 | $005,6 | $001,1 |

# 5.º Obras diversas

## Obras novas do material rodante

A importancia desta verba elevou-se em 1881 a 81:661$380, distribuida do seguinte modo:

| | |
|---|---|
| Applicação dos freios continuos e automaticos de Westinghouse em 16 locomotivas e 98 carros de viajantes, de correio e de bagagens; preparação de diversas ferragens para o mesmo freio etc. (****).. | 54:314$307 |

(*) Não inclue o serviço de lastro.

(**) Consideraram-se os carros grandes sobre oito rodas como dous carros.

(***) Não inclue os transportes em serviço da estrada.

(****) Está incluida nesta importancia a de 41:313$364 custo dos referidos freios.

| | |
|---|---|
| Transporte. . . . . | 54:314$307 |
| Transformação de dous carros americanos de 1ª classe em carros salões, com compartimentos para dormitorio..... | 4:126$664 |
| Construcção de 10 wagões americanos para transporte de carnes verdes (em andamento)..... | 16:289$389 |
| Idem de 30 ditos, ditos rasos, para transporte de trilhos, madeiras, etc. (em andamento)..... | 5:208$951 |
| Idem de 30 ditos, abertos, sobre 4 rodas..... | 335$812 |
| Armação de 4 locomotivas..... | 1:386$257 |
| Total..... | 81:661$380 |

Todas estas construcções e armações de locomotivas continuaram em andamento.

## Freio Westinghouse

O freio continuo automatico de ar comprimido de Westinghouse existe actualmente applicado nesta estrada de ferro em 17 locomotivas, 71 carros de viajantes do typo americano, e 10 carros sobre 4 rodas, do typo inglez, devendo em breve tempo serem armados os apparelhos restantes da encommenda de 1879 e destinados a 3 locomotivas, 5 carros americanos e 12 do typo inglez.

No dia 1° de agosto foram estes freios adoptados definitivamente nos trens de suburbios, que continuam providos desde importante melhoramento, com todas as vantagens que resultam de sua applicação, quer em relação á segurança dos trens, quer á reducção que foi logo possivel obter-se no numero dos guardas-freios.

Nos trens directos de viajantes do interior demorou-se a applicação dos freios pela difficuldade de armarem-se os respectivos apparelhos nas machinas que conduzem estes trens, por serem em numero limitado e não ter sido possivel retiral-as do serviço para este trabalho, apromptando-se, entretanto, o material preciso para que entre as estações da Côrte e Barra do Pirahy funccionassem regularmente os referidos freios nos trens S 1 e S 2, e dentro de pouco tempo possa se estender o seu emprego nos mesmos trens até a estação de Entre Rios e no ramal de S. Paulo.

Os bons resultados que produzem estes freios e que lhes têm dado uma aceitação quasi geral em todos os paizes mais adiantados do mundo; as condições praticas do seu estabelecimento e do modo regular de funccionar, seriam razões assaz fôrtes para

animar esta administração na sua adopção aos trens da Estrada, si, já pela propria experiencia, não estivesse convencida de suas excellentes qualidades.

E' urgente pois não limitar o emprego aos trens de suburbios e a uma parte dos trens expressos; cumpre estender a applicação de tão poderoso quão docil freio aos trens de viajantes de outras secções da Estrada e a todas as locomotivas, para que aproveitem tambem, senão de todas, ao menos de grande parte de suas vantagens os nossos trens mixtos e de cargas.

Não convém parar e muito menos hesitar na adopção de melhoramento tão importante, já reconhecido e que interessa muito de perto a vida dos viajantes e a segurança do trafego desta Estrada de ferro.

## Fornecimento ao Deposito Central

A importancia da despeza debitada ao Deposito Central, para ser por este dividida pelas repartições e particulares que fizeram requisições, elevou-se a 155:669$428, tendo sido pois inferior em 49:887$197 da despeza executada para o mesmo deposito durante o anno de 1880.

As contas de particulares elevaram-se a 98:214$728, sendo mais notaveis as que foram despendidas por conta da Companhia Estrada de Ferro do Oeste de Minas, na importancia de 46:938$428, e da Estrada de ferro de Cantagallo, na importancia de 42:361$874 de suas encommendas de material rodante e diversos do anno de 1880.

Para a primeira destas Estradas concluiu-se todo o material de viajantes e de mercadorias encommendado e construiu-se um carro de luxo que serviu para conduzir SS. MM. II. no dia da inauguração do trafego da mesma Estrada; construiu-se um gyrador de ferro para locomotivas, um carro guindaste, armaram-se duas locomotivas, fez-se a reparação de uma outra e forneceram-se diversas ferragens.

Para a Estrada de Cantagallo concluiu-se a construcção de todos os carros de mercadorias, cujos estrados de ferro vieram da Belgica, das officinas Dyle, em Louvain.

Para a Estrada de ferro de Pirapetinga concluiu-se a construcção e armação de um carro mixto, de 1ª e 2ª classes, e de 4 wagões fechados para mercadorias, typo americano, cuja construcção teve começo nas officinas da Ponta da Arêa.

Além destes fornecimentos fizeram-se outros e diversos ás Estradas de ferro União Mineira e União Valenciana e outros de menor importancia para particulares.

## Fundição de ferro e bronze

Durante o anno de 1881 fundiram-se em ferro 12.464 peças diversas, com o peso bruto de 304,088 kilogrammas que importaram em 49:114$992 ou mais 4:185$357 que durante o anno de 1880.

O preço medio destas fundições foi de 161 réis por kilogramma, ou 7 réis mais barato que em 1880.

Entre estas peças figuram com o peso de 132,244 kilogrammas, 565 rodas diversas para carros, tenders e locomotivas, fundidas com ferro da Fabrica de Ypanema.

Em bronze fundiram-se 9.428 peças, com o peso bruto de 28,175 kilogrammas, que importaram em 27:080$418 ou mais de 1:528$260 que em 1880.

O preço medio desta fundição foi 961 réis por kilogramma, ou menos 107 réis que em 1880.

## Augmento das Officinas do Engenho de Dentro

Com as obras do augmento destas officinas despendeu-se durante o anno de 1881 a importancia de 21:422$525 que foi levada á conta de capital.

Esta despeza provém, principalmente, do assentamento de diversas linhas de manobras e da conclusão da armação de toda transmissão da serraria.

Acha-se actualmente em via de execução o augmento da officina de fundição, cuja area vai ser elevada ao dobro, e a construcção de uma estufa maior, para os modelos, afim de permittir a execução dos serviços que ultimamente augmentaram nesta officina com a fundição de rodas para carros, tenders e machinas, em cujas peças emprega-se o excellente ferro de Ypanema.

E' urgente que, concluido o augmento da fundição de ferro, se proceda ao necessario na ferraria e á construcção de mais 4 telheiros para abrigo dos wagões em reparações.

## Machinas-ferramentas

Todo o machinismo das officinas desta Estrada e suas ferramentas acham-se em perfeito estado de conservação e funccionando em condições regulares.

# VI

# Via Permanente e Edificios

## 1.º Trilhos, accessorios e dormentes

Os trilhos de aço empregados na linha continuam a manter-se em perfeito estado de conservação, á excepção de um ou outro retirado do serviço fracturado ou fendido nos champignons, a saber:

Na 1ª Secção.—Substituiu-se um trilho da marca « Dowlais Steel—11—76—E. F. D. P. II. » entre os kks. 30 e 31, que se fracturou á passagem do S 3 de 12 de Março.

Um trilho de aço Bessemer, de « Terre Noire la Voulte et Besseges », na linha da plataforma da Estação da Côrte, foi substituido a 20 de Abril do anno proximo passado. Este trilho fôra empregado em Novembro de 1878.

Outro trilho da mesma procedencia, empregado no páteo da Estação de Belém em Junho de 1878, foi tambem substituido em 12 de Maio do anno findo.

No kilometro 41 foi substituido um trilho marca « Bességes 77 VI » empregado em Julho de 1878.

Na 2ª Secção.— Entre os ks. 86 e 87 substituiram-se em 17 de Outubro dous trilhos, sendo: um de marca « Dowlais Steel—10—76—E. F. D. P. II. », outro « Bességes77—XI—E. F. D. P. II. » O primeiro empregado em Março de 1877, e o segundo em Novembro de 1878.

Na 5ª Secção.—Existe proximo á ponte do rio das Mortes, kilometro 370, um trilho da marca «Rhymney Steel», fendido no champignon. Este trilho tem pouco mais de um anno de serviço.

Durante o anno empregaram-se 12.455 trilhos de aço, sendo: 39 em substituição de outros estragados, em construcção de desvios e modificação de chaves etc., e 12,416 em transformação para trilhos de ferro.

Estes foram:

| | |
|---|---|
| Na 3ª Secção | 860 |
| » 4ª » | 1461 |
| No Ramal de S. Paulo | 6355 |
| » » do Porto Novo | 3740 |
| | 12.416 |

O desenvolvimento da linha com trilhos de aço, no fim do anno, inclusive a via dupla até Sapopemba, o ramal da Gambôa, o trecho do Sitio a Barbacena e o desta Estação á de Carandahy era de 407,k165, faltando para transformar 294,k234 em que estão empregados trilhos de ferro.

Continuam a ter conveniente applicação os trilhos de ferro retirados por occasião da transformação. Estes trilhos, depois de reduzidos a dimensões aproveitaveis, são de novo empregados na linha.

A quantidade, pois, destes trilhos reempregados no anno proximo passado foi de 10.653, sendo:

| | |
|---|---|
| Na 1ª Secção | 574 |
| » 2ª » | 448 |
| » 3ª » | 456 |
| » 4ª » | 1711 |
| » 5ª » | 536 |
| No Ramal de Santa Cruz | 436 |
| » » » Macacos | 152 |
| » » » S. Paulo | 4430 |
| » » » Porto Novo | 1910 |
| Total | 10.653 |

Empregaram-se durante o anno 148.562 dormentes de madeira, sendo: 4459 em construcção de linhas e desvios, 761 em diversos trabalhos, e 143.342 em substituição de outros arruinados.

Os ultimos foram:

| | |
|---|---|
| Na 1ª Secção | 14.336 |
| » 2ª » | 8.682 |
| » 3ª » | 25.722 |
| » 4ª » | 21.889 |
| » 5ª » | 24.320 |
| No Ramal de Santa Cruz | 9.701 |
| « « » Macacos | 350 |
| « « » S. Paulo | 26.266 |
| « « do Porto Novo | 12.076 |

# 2.º Desvios e linhas auxiliares

## 1ª Secção

Construiu-se um desvio em S. Diogo, com 85m,60 de comprimento para o serviço da nova carvoeira.

Fizeram-se diversas modificações nos desvios e linhas das officinas do Engenho de Dentro, mudando-se de posição algumas chaves e assentando-se linhas novas n'uma extensão de 118m,87, com 192m3,52 de excavações.

Para evitar o ser tomada de ponta uma chave na estação do Engenho de Dentro construiu-se um desvio morto com 168m,50 de comprimento, ligado á linha n. 1, ficando a nova chave em sentido contrario ao movimento dos trens. A este desvio morto será ligado o da estação para facilitar as manobras.

Em Belém construiu-se tambem um desvio com 585m,45 de comprimento nos fundos da estação, para deposito de carros.

## 2ª Secção

Modificaram-se os desvios da estação do Rodeio, substituindo-se as chaves duplas por outras singelas e augmentando-se mais 62m,80 de linhas novas.

Na Barra do Pirahy continúa-se a melhorar os desvios, substituindo-se igualmente algumas chaves duplas por outras singelas.

O desvio morto da Estação do Oriente foi augmentado de 50m,00 e o outro de 56m,20, para facilitar o serviço do trafego.

Para o mesmo fim augmentou-se 7m,30 ao de Palmeiras; 52m,00 ao desvio morto de Mendes, e 88m,80 ao de Sant'Anna.

Os desvios de Oriente e de Mendes foram ligados, aquelle á linha principal e este ao outro desvio da estação.

## 3ª Secção

Construiu-se um desvio com 292m,00 na nova estação da Alliança, e dous ditos com 71m,33 no girador de Entre Rios.

## 4ª Secção

Ao lado da platafórma da estação da Serraria construiu-se um desvio com 85m,00 para deposito de carros, e para melhorar o serviço de manobras construiu-se um com 160m,00 na estação de Cedofeita e outro com 312m,80 na do Retiro.

## Ramal de Santa Cruz

Modificou-se o traçado da linha circular no Matadouro de Santa Cruz e construiu-se um desvio com 114m,00 na estação do mesmo nome, para manobras.

Prolongou-se de 157m,00 o desvio morto da estação de Sapopemba, para facilitar o serviço de manobras dos trens do ramal.

## Ramal de S. Paulo

Augmentou-se 111m,87 ao desvio da estação de Vargem Alegre, para facilitar as manobras dos trens; 69m,35 ao de Barra Mansa, para melhorar o alinhamento; 111m,35 ao da platafórma de Queluz e 45m,00 ao desvio central da mesma estação, substituindo-se a chave dupla por outra singela.

Eis o resumo ou extensão dos desvios prolongados e construidos durante o anno:

| | m |
|---|---|
| Na 1ª Secção | 958,42 |
| » 2ª » | 317,10 |
| » 3ª » | 363,33 |
| » 4ª » | 557,80 |
| No Ramal de Santa Cruz | 271,00 |
| » » » S. Paulo | 337,57 |

# 3.º Lastro

O lastro de pedra, que pouca applicação tivera na Estrada, nos annos anteriores, principalmente na 1ª e 2ª secções, foi este anno empregado em mais larga escala e á medida que outros trabalhos mais importantes o permittiram.

O quadro seguinte indica o emprego deste lastro e do saibro durante o anno:

| SECÇÕES | SAIBRO | PEDRA | TOTAES |
|---|---|---|---|
| | m³ | m³ | m³ |
| 1ª Secção | 10,00 | 3.080,00 | 3.090,00 |
| 2ª » | 280,00 | 1.714,42 | 1.994,42 |
| 3ª » | 8.393,00 | 50,25 | 8.443,25 |
| 4ª » | 3.156,12 | 42,00 | 3.198,12 |
| 5ª » | 10.590,50 | 39,50 | 10.630,00 |
| Ramal do Santa Cruz | 8.232,80 | ..... | 8.232,80 |
| » » Macacos | 2.588,00 | ..... | 2.588,00 |
| » » S. Paulo | 26.373,10 | 77,60 | 26.450,70 |
| » do Porto Novo | 10.013,50 | 101,60 | 10.115,10 |
| Somma | 69.637,02 | 5.105,37 | 74.742,39 |

# 4.º Cercas

Continuou com a possivel celeridade a construcção de cercas aos lados da linha, para fechal-a e impedir a entrada de animaes.

Eis o serviço executado durante o anno:

| SECÇÕES | CERCAS DE TRILHOS | CERCAS DE ARAME E POSTES DE TRILHOS | TOTAES |
|---|---|---|---|
| | m | m | m |
| 1ª Secção | ..... | 12.035,00 | 12.035,00 |
| 2ª » | ..... | 7.130,00 | 7.130,00 |
| 3ª » | ..... | 9.327,50 | 9.327,50 |
| 4ª secção | 35,10 | 3.902,10 | 3.937,20 |
| 5ª | ..... | 30.609,00 | 30.609,00 |
| Ramal de Santa Cruz | ..... | 18.249,70 | 18.249,70 |
| » » S. Paulo | 141,00 | 37.730,40 | 37.871,40 |
| » do Porto Novo | ..... | 6.221,90 | 6.221,90 |
| | m | m | |
| Somma | 176,10 | 125.205,60 | 125.381,70 |

Construiram-se tambem cercas para fechar os pateos de diversas estações, a saber:

| ESTAÇÕES | CERCAS DE TRILHOS | CERCAS DE ARAME E POSTES DE TRILHOS | TOTAES |
|---|---|---|---|
| | | m | m |
| De Cedofeita | ..... | 258,60 | 258,60 |
| » Juiz de Fora | ..... | 139,00 | 139,00 |
| | m | | |
| » Pombal | 34,70 | 321,00 | 355,70 |
| » Suruby | 32,00 | ..... | 32,00 |
| » Lavrinhas | 42,00 | 84,00 | 126,00 |
| » Sapucaia | 22,15 | ..... | 22,15 |
| » Porto Novo | ..... | 497,00 | 497,00 |
| | m | m | m |
| Somma | 130,85 | 1.299,60 | 1.430,45 |

Roçou-se o mato á margem da linha em uma superficie de 1.519.017$^{m}$,00 a saber:

| SECÇÕES | TOTAES |
|---|---|
| | m |
| Na 1ª secção | 203.484,00 |
| » 2ª » | 44.140,00 |
| » 3ª » | 6.353,00 |
| » 4ª » | 305.910,00 |
| » 5ª » | 99.680,00 |
| No Ramal de Santa Cruz | 31.448,00 |
| » » » S. Paulo | 628.708,00 |
| » » do Porto Novo | 194.294,00 |
| Total | 1.519.017,00 |

# 5.º Passagens de nivel

## 1ª Secção

Calçou-se com parallelipipedos a passagem de nivel proximo á Estação do Engenho Novo, em uma área de 133,$^{m2}$20, e a de n. 33 na de 129,$^{m2}$89.

Reconstruiu-se o calçamento pelo systema ordinario, junto á primeira daquellas passagens, na superficie de 24$^{m2}$,00, e o de parallelipipedos das de ns. 2 e 12, em uma área total de 238$^{m2}$,66.

Renovaram-se as cobertas de madeira das vallas das passagens ns. 2 e 3, e substituiram-se as cancellas das de ns. 29 e 36.

## 3ª Secção

Substituiram-se os moirões arruinados da cancella da passagem de nivel no kil. 156.

## 5ª Secção

Collocaram-se cancellas nas passagens de nivel entre os ks. 287 e 288, 327 a 329 e na do kil. 371.

Substituiram-se as vigas de madeira dos fossos das passagens de nivel dos ks. 302 e 314, e construiram-se outros nas seguintes passagens :

| | Comprimento | Altura | Largura |
|---|---|---|---|
| 2 no kilometro 351..... | 3$^{m}$,00 | 0$^{m}$,50 | 1$^{m}$,00 |
| 2 » » 352..... | 6, 00 | 1, 00 | 2, 00 |
| 1 » » 353..... | 3, 00 | 0, 50 | 1, 00 |
| Alvenaria empregada..... | 59$^{m3}$,56 | | |

## Ramal de Santa Cruz

Para vedar a entrada de animaes na linha, construiram-se fossos em uma passagem de nivel entre os ks. 4 e 5. Comprimento — $4^m,15$ — altura — $1^m,45$ — largura $2^m,00$.

Alvenaria empregada..... $28^{m3},72$

Em uma passagem de nivel entre os ks. 20 e 21 e em outra no páteo da Estação de Campo Grande, fizeram-se estivas, com dormentes velhos, para facilitar a passagem de vehiculos.

Collocaram-se cancellas na passagem do k. 20.

## Ramal de S. Paulo

Substituiram-se as cancellas da passagem de nivel da Estação de Rezende e collocaram-se novas em dez passagens, a saber : 3 entre os ks. 194 e 195, 1 no k. 218, 1 no k, 219, 1 no k. 214, 1 no k. 245 e 3 no páteo da Estação de Campo Bello.

Reconstruiu-se um fosso americano, arruinado, na passagem de nivel do k. 130, empregando-se $8^{m3},07$ de alvenaria, e substituiram-se as vigas de madeira dos fossos dos ks. 155 a 156 e 192 a 193, por outras metallicas, em consequencia de se acharem aquellas estragadas.

Acham-se em construcção dous fossos na passagem de nivel do kil. 127, nos quaes já se empregaram $7^{m3},60$ de alvenaria.

Na terceira passagem de nivel além da estação da Barra Mansa construiu-se uma estiva com trilhos velhos para facilitar a passagem de vehiculos.

## Ramal do Porto-Novo

Construiram-se fossos na passagem de nivel do kil. 234, tendo $4^m$ de comprimento, $1^m$ de altura e $2^m,00$ de largura.

Alvenaria empregada..... $18^{m3},38$

# 6.º Pontes e pontilhões

## 1ª Secção

Substituiram-se $10^m,70$ de vigas de madeira, arruinadas, no viaducto proximo a estação do Engenho-Novo; $5^m,35$ na ponte n. 3 D; $32^m,00$ na de n. 4; $33^m,30$ na de n. 5, e $12^m,00$ no pontilhão n. 2.

Fez-se um prolongamento de $0^m,55$ por $1^m,15$ de altura nas alas do pontilhão n. 10, para proteger o aterro.

Alvenaria empregada..... $4^{m3},96$

No pontilhão n. 6 substituiram-se as sapatas de apoio das vigas, que eram de tijolo e já estavam esmagadas, por outras de cantaria, e bem assim $44^m,40$ de vigas de madeira arruinadas.

## 2ª Secção

Tomaram-se com cimento as juntas das alvenarias da ponte do Cunha.

## 3ª Secção

Substituiram-se $86^m,00$ de vigas de madeira, arruinadas, da ponte do Desengano; $28^m,80$ na do Mingú; $11^m,40$ na do Paraiso; $68^m,77$ na da Bôa-Vista, e $4^m,30$ n'uma ponte proxima á chave da estação de Entre-Rios.

Na ponte do Desengano substituiram-se mais 69 calços de madeira por outros de ferro, 27 rebites, 6 cantoneiras e 4 tirantes; na do Paraiso 45 calços de madeira, 12 balaustres e 535 rebites; na da Bôa-Vista um X que se partira, e alguns rebites e calços de madeira; no pontilhão de Entre-Rios 12 travessinas de madeira.

No pontilhão do kil. 143 substituiram-se 3 cantoneiras; no do kil. 144 as sapatas de madeira que se achavam estragadas e no do kil. 145 reparou-se a calçada, empregando-se $10^{m3},00$ de pedra.

Com o crescimento das aguas em Janeiro do anno findo, que não tendo prompta expedição formaram uma especie de açude no kil. 148, foi arrombado o aterro n'uma extensão de $10^m,00$. Construiu-se logo uma estacada para dar passagem aos trens e em seguida um pontilhão com $4^m,00 \times 3^m,80$ de secção de vasão e superstructura de:

| | |
|---|---|
| Alvenaria empregada..... | $254^{m3},64$ |
| Silharia..... | 51, 80 |
| Aterro reparado..... | 260, 00 |

## 4ª Secção

Substituiram-se $179^m,05$ de vigas de madeira arruinadas, na ponte da Serraria; $17^m,00$ na do Cemiterio; $9^m,00$ na de numero 1 do Poço-Manso; $40^m,62$ na de n. 3, idem; $95^m,03$ na do Bom Successo; $23^m,80$ na de n. 1 do Rio Preto; $85^m,60$ na de n. 2, idem; $33^m,00$ na de n. 1 de Mathias Barbosa; $9^m,50$ na da Cachoeira; $12^m,80$ na de Cayoaba; $12^m,00$ na de José Carlos; $6^m,35$ na do Poço Rico; $8^m,30$ no viaducto do Retiro; $8^m,00$ no pontilhão do kil. 203 a 204; $32^m,20$ no do kil. 221, e $8^m,45$ no do kil. 239.

Na ponte da Serraria substituiram-se mais 23 travessões de ferro, arruinados, 8 cantoneiras e 450 rebites; na de n. 2 do Poço Manso 12 travessinas de madeira; na do Bom Successo 2 longarinas de ferro-T, 2 cochins e 988 rebites; na de n. 1 de Mathias Barbosa 280 rebites; na de Cayoaba 12 rebites, e no viaducto do Retiro 33 calços de madeira.

A ponte do Cemiterio soffreu tambem reparações nos pegões, substituindo-se a alvenaria de tijolo sobre a qual repousavam os cochins, e que se achava estragada, por $4^{m3},95$ de alvenaria da mesma especie e $4^{m3},79$ de cantaria de apparelho.

No pontilhão do Rio Novo rejuntaram-se as alvenarias dos encontros e fez-se um enrocamento no qual empregaram-se $8^{m3},00$ de pedras.

Rebentaram-se as pedras salientes da ponte n. 2 da Cachoeira, que faziam diminuir a vasão do rio represando as aguas, e reconstruiu-se um muro de protecção junto ao pegão da mesma ponte, do lado da montante, com $10^m,80$ de comprimento, $2^m,60$ de altura e $2^m,00$ de espessura.

| | |
|---|---|
| Alvenaria empregada..... | $56^{m3},16$. |

## 5ª Secção

Substituiram-se 32m,60 de vigas de madeira, arruinadas, em 3 pontilhões do kilometro 309; 11m,00 no do kilometro 353, e 10m,07 na ponte n. 1 do rio das Mortes.

Rejuntaram-se as cantarias e collocaram-se tres *gatos* de ferro, para maior solidez, na ponte do kilometro 290.

Apresentando os encontros do pontilhão do kilometro 299 algumas fendas que se verificou serem causadas pelo esforço das machinas, em consequencia da pouca superelevação do trilho exterior da curva, foram essas fendas reparadas, e substituidas as longarinas por traversinas de madeira, afim de melhorar as condições do pontilhão.

Apresentou tambem algumas fendas a ponte da Olaria, sendo as cantarias convenientemente consolidadas com applicação de 15 *gatos* de ferro.

## Ramal de Santa Cruz

Concluiu-se a construcção do pontilhão do kilometro 26 a 27 com a secção de vasão de 4m,00×3,00, e assentou-se, em Janeiro do anno findo, a superstructura metallica.

Alvenaria empregada..... .... 23m3,42

Collocaram-se cantarias por baixo das vigas metallicas da ponte do Viegas e em uma outra entre os kilometros 30 e 31, para suspendel-as, em consequencia do levantamento da linha a que se procedeu n'aquelles logares.

Modificaram-se as alas de 2 pontilhões entre os kilometros 8 e 9, 10 e 11, por se acharem defeituosas.

Alvenaria empregada..... 8m3,12.

Para garantir as fundações das pontes entre os kilometros 31 e 32, por occasião de enchentes, fizeram-se calçamentos em uma área total de 60m3,45, empregando-se 54m3,40 de pedras.

## Ramal de S. Paulo

Substituiram-se 106$^{m}$,23 de vigas de madeira, arruinadas, na ponte de Rezende; 35$^{m}$,50 na do Rio Bonito; 60$^{m}$,96 na de Santo Antonio; 26$^{m}$,30 na do Salto; 47$^{m}$,41 na de Lavrinhas; 14$^{m}$,15 na do Jacú; 45$^{m}$,80 na da Cachoeira: 10$^{m}$,00 na dos Tres Morros; 15 ,10 na de Itatiaia, e 19$^{m}$,80 na dos Portinhos.

Fizeram-se ainda outros trabalhos nestas e em outras pontes, a saber:

Substituição de diversos rebites e de 12 calços de madeira na de Rezende; substituição de alguns rebites nas do Rio Bonito e Santo Antonio; substituição de 100 rebites e construcção de uma muralha com 14$^{m}$,00 de comprimento, 2$^{m}$,00 de altura e 1$^{m}$,30 de espessura, na do Jacú, para proteger o encontro superior, no que se empregaram 36,$^{m3}$40 de alvenaria; collocação de 27 tirantes de ferro na da Cachoeira, para manter o parallelismo das vigas, e substituição de 290 rebites; substituição de diversos rebites nas de Itatiaia e dos Tres Morros; idem na dos Portinhos e renovação do enrocamento destruido pelas aguas, no que se empregaram 61$^{m3}$,50 de pedra; substituição dos calços de madeira de apoio das vigas por outros de silharia, e substituição de alguns rebites na do Barreiros; substituição de varios rebites na da Jararáca: idem de 242 rebites na do Coutinho; 27 na do Fabiano; 90 na do Lopes; 120 na do Imbaú e 112 na do Bananal.

Substituiram-se tambem rebites nos seguintes pontilhões: 35 rebites no 1°, do kil. 251 a 252; 15 no 2° do mesmo kilometro; 15 no 3° ainda do mesmo kil. e 35 no do kil. 260.

No pontilhão do Rala-Mãos, kil. 131, empregaram-se 19$^{m}$,00 de pedras em reparação da calçada, e 3$^{m3}$,37 na construcção de um muro com 3$^{m}$,50 de comprimento, 1$^{m}$,75 de altura e 0$^{m}$,55 de espessura, para evitar infiltrações no encontro.

Em quatro pontilhões dos kils. 169, 171, 187 e 188 substituiram-se por 27$^{m3}$,20 de silharia os calços de madeira de apoio das vigas.

No pontilhão do kil. 154 a 155 construiu-se uma ala com 3$^{m}$,30 de comprimento, 1$^{m}$,00 de altura e 0$^{m}$,60 de espessura, para protecção do encontro superior.

Alvenaria empregada..... 1$^{m3}$,98

Para impedir os estragos que costumam causar as aguas na ponte do kil. 162 a 163 construiu-se uma rampa do lado superior da calçada com 4$^{m}$,00 de comprimento sobre 7$^{m}$,00 de largura no que se empregaram 22$^{m3}$,10 de pedras.

## Ramal do Porto-Novo

Substituiram-se 74$^{m}$,00 de vigas de madeira, arruinadas, na ponte de Humaytá; 54$^{m}$,90 na de Anta; 39$^{m}$,10 na de Sapucaia; 22$^{m}$,90 na da Conceição; 21$^{m}$,80 na de Santo Antonio, e 10$^{m}$,00 no pontilhão do kil. 251 a 252.

Na ponte de Santo Antonio substituiram-se tambem 18 calços de madeira, estragados, nas sapatas das columnas do corrimão e sobre as traversinas de trilhos Barlow.

No pontilhão do kil. 226 a 227 substituiram-se 12 traversinas de madeira; no do kil. 240 a 241 collocaram-se calços de madeira para levantar as longarinas e dar a necessaria superelevação ao trilho exterior da curva, e no do kil. 231 a 232 substituiram 12 traversinas de madeira.

# 7.º Bueiros

## 1ª Secção

Repararam-se diversos bueiros e substituiram-se as vigas de madeira, estragadas, por outras de trilhos Barlow, em dous bueiros entre os kil. 28 e 29.

Não tendo sufficiente secção de vasão e achando-se bastante arruinado um bueiro no kil. 35, foi reconstruido, dando-se ao novo 9$^{m}$,20 de comprimento e 2$^{m}$,00×1$^{m}$,00 de secção; fazendo-se mais sobre o mesmo uma coberta ou estiva com trilhos Barlow.

Alvenaria empregada..... 18$^{m3}$,98

Construiram-se mais diversos bueiros em substituição de outros cujas paredes eram formadas com dormentes de madeira, a saber:

| | Comprimento | Secção de vasão |
|---|---|---|
| Um entre os kks. 1 e 2.. | 10$^{m}$,50 | 0$^{m}$,60 × 0$^{m}$,40 |
| » » » » 2 e 3.. | 9, 00 | 0, 60 × 0, 40 |
| Tres » » » 11 e 12. | 8, 30 | 0, 60 × 0, 40 |

| | | |
|---|---|---|
| Dous nos desvios do Engenho de Dentro..... | $3^m,32$ | $0^m,60 \times 0^m,40$ |
| » entre os kks. 14 e 15. | 8, 30 | 0, 60 × 0, 40 |
| Alvenaria e silharia empregada..... | | $57^{m3},40$ |

## 2ª Secção

Repararam-se as alvenarias, rejuntamentos, e calçadas de diversos boeiros.

Reconstruiram-se com alvenaria dous boeiros feitos com dormentes de madeira, entre os ks. 86 a 100.

Alvenaria..... $5^{m3},46$

Construiram-se os seguintes boeiros novos:

| | Comprimento | Secção do vasão |
|---|---|---|
| Um no kil. 63..... | $7^m,00$ | $0^m,80 \times 0^m,60$ |
| » » » 64..... | 3, 20 | 0, 80 × 0, 60 |
| » » » 65..... | 7, 00 | 0, 90 × 0, 60 |
| » » » 72..... | 7, 00 | 0, 70 × 0, 60 |
| Dous entre os kks. 74 e 75.. | 5, 00 | 0, 70 × 0, 60 |
| Um » » » 107 e 108. | 7, 40 | 1, 60 × 1, 30 |
| Alvenaria empregada..... | | $59^{m3},50$ |

## 3ª Secção

Repararam-se as calçadas, alvenarias e rejuntamentos de varios boeiros.

Substituiram-se as sapatas de um boeiro no kil. 145, por outras preparadas com vigas já servidas, e bem assim as vigas de trilhos Barlow por outras de maior comprimento, porque, sendo curtas aquellas, offereciam pouco apoio.

O boeiro proximo á chave inferior do desvio da União e Industria, em Entre-Rios, era de dimensões acanhadas; foi, por isso, reconstruido, dando-se ao novo $4^m,80$ de comprimento e $2^m,00 + 1^m,90$ de secção de vasão, vigas de trilhos Barlow, etc.

Alvenaria empregada..... $20^{m3},59$

Construiram-se mais os seguintes bocirós novos:

| | Comprimento | Secção de vasão |
|---|---|---|
| Um no kil. 154..... | 7m,50 | 1m,30 × 0m,60 |
| » » » » ..... | 4, 00 | 0, 80 × 0, 60 |
| » » » 155..... | 4, 00 | 0, 80 × 0, 60 |
| » entre os kil. 155 e 156. | 4, 00 | 0, 80 × 0, 60 |
| » no kil. 174..... | 4, 35 | 1, 20 × 1, 00 |
| » » » 177..... | 7, 00 | 1, 00 × 0, 80 |
| » entre os ks. 187 e 188. | 5, 10 | 2, 00 × 1, 40 |
| » » » » 197 e 198. | 13, 70 | 0, 90 × 0, 60 |
| » » » » 197 e 198. | 7, 00 | 1, 00 × 0, 60 |

Estes dous ultimos foram construidos juntos do girador de Entre-Rios e atravez da Estrada União e Industria, para dar escoamento ás aguas do mesmo girador, construindo-se mais, ligada aos mesmos bocirós, uma valla com 96m,50 de extensão, parte em pedra e parte em terra, convenientemente revestida.

Alvenaria empregada nos bocirós e valla acima.... 156m3,91

## 4ª Secção

Repararam-se diversos bocirós. Em consequencia da mudança do alinhamento no kilometro 207, augmentou-se 14m,00 a um bocirós que ali existe, junto ao qual se construiu uma valla de alvenaria com 6m,50 de comprimento, afim de encaminhar as aguas para o mesmo bocirós.

Alvenaria total empregada..... 53m3,25

Para o prolongamento do desvio da Estação da Serraria teve-se tambem de augmentar 23m,50 á extensão de um bocirós, e de collocar-se capeamento em outro.

Alvenaria ..... 58m3,39

## 5ª Secção

Repararam-se alvenarias, rejuntamentos e calçadas de varios bocirós e augmentou-se 4m,00 ao comprimento de um outro no kil. 306, serviço necessario ao alargamento que alli se fez em um aterro.

Construiram-se os seguintes bocíros novos:

| | Comprimento | Secção de vasão |
|---|---|---|
| Um entre os ks. 286 e 287... | 21$^{m}$,00 | 1$^{m}$,00×0$^{m}$,80 |
| » no kil. 298..... | 2, 90 | 0, 70×0, 50 |
| » » » 314..... | 4, 00 | 1, 00×0, 50 |
| » » » 327..... | 2, 70 | 0, 60×0, 50 |
| » » » 328..... | 2, 70 | 0, 50×0, 50 |
| Dous » » 330..... | 2, 70 | 0, 50×0, 50 |
| Um » » 331..... | 2, 70 | 0, 50×0, 45 |
| » » » 350..... | 4, 10 | 0, 65×0, 50 |
| » » » 352..... | 6, 00 | 0, 50×0, 40 |
| » » » 378..... | 21, 40 | 0, 50×0, 40 |
| » » » 379..... | 4, 50 | 0, 50×0, 40 |

Alvenaria total empregada na construcção destes bocíros, calçadas, rampas, etc. 176$^{m3}$,51.

## Ramal de Santa Cruz

Modificaram-se as alas de diversos bocíros, empregando-se 13$^{m3}$,91 de alvenaria.

Por insufficiencia de secção de vasão e má construcção de pedra secca reconstruiram-se com alvenaria de argamassa os seguintes bocíros:

| | Comprimento | Secção de vasão |
|---|---|---|
| Um entre os ks. 8 e 9..... | 8,$^{m}$60 | 2,$^{m}$00×1,$^{m}$30 |
| » » » 9 e 10.... | 10, 10 | 2, 00×1, 20 |
| » » » 10 e 11... | 8, 00 | 2, 00×1, 45 |
| » » » 17 e 18... | 10, 60 | 3, 00×2, 20 |
| » » » 22 e 23... | 10, 40 | 2, 15×2, 00 |
| » » » 23 e 24... | 10, 00 | 2, 80×2, 00 |
| » » » 25 e 26... | 10, 20 | 1, 85×1, 50 |
| » » » 29 e 30... | 10, 40 | 2, 00×1, 87 |
| » » » 27 e 28... | 9, 50 | 1, 50×1, 00 |

| | Comprimento | Secção de vasão |
|---|---|---|
| Construiram-se mais os seguintes boeiros novos: | | |
| Um entre os ks. 7 8..... | $4^m,20$ | $2^m,00 \times 1,^m23$ |
| » » » 8 e 9..... | 4. 20 | 2, 00×1. 23 |
| » » » 16 e 17... | 4, 40 | 2, 00×1, 65 |
| » » » 27 e 28... | 9, 20 | 1, 50×1, 26 |
| Alvenaria total empregada.. | | $590^{m3},27$ |

## Ramal de São Paulo

Rejuntaram-se e repararam-se as alvenarias de diversos boeiros.

Construiu-se uma calçada com $12^{m2},00$ do lado de cima do boeiro do kil. 151; rebaixou-se de $0^m,50$ o leito do kil. 163, ficando com $1^m,15 \times 0^m,60$ a nova secção de vasão, e augmentou-se $7^m,00$ ao comprimento do do kil. 122, do qual rebaixou-se tambem a calçada, ficando com a nova secção de $1^m,25 \times 0^m,80$.

As calçadas de dous boeiros dos ks. 197 a 198 e 210 a 211 foram igualmente rebaixadas, a 1ª de $0^m,53$ e a 2ª de $0^m,45$, resultado do aprofundamento que se fez nas vallas lateraes para melhoramento dos esgotos.

Substituiram-se por alvenaria os calços de madeira collocados como enchimento entre as paredes de 18 boeiros e os dormentes da linha.

Alvenaria empregada em todas estas obras..... $43^{m3},72$

Substituiram-se ainda as vigas de madeira, arruinadas, de um boeiro no kil. 114 por outras formadas de trilhos.

Diversos boeiros, que não tinham sufficiente secção de vasão, foram reconstruidos, a saber:

| | Comprimento | Secção de vasão |
|---|---|---|
| Dous no kil. 111..... | $5^m,00$ | $1^m,00 \times 0^m,60$ |
| Um » » 163..... | 4, 00 | 1, 30 × 0, 60 |
| » entre os ks. 233 e 234... | 3, 50 | 1, 40 × 1, 00 |
| Construiram-se mais 51 boeiros novos, a saber: | | |
| Um entre os ks. 127 e 128.. | $3^m,40$ | $0^m,80 \times 0^m,60$ |
| » » » » 153 e 154.. | 6. 00 | 1. 25×0, 60 |
| » » » » 162 e 163.. | 3, 90 | 0, 70×0, 60 |
| » » » » 171 e 172.. | 4, 20 | 0, 80×0, 60 |

| | Comprimento | Secção de vasão |
|---|---|---|
| Quatro no kil. 172..... | $4^m,30$ | $0^m,90 \times 0^m,50$ |
| Um entre os ks. 172 e 173.. | 7, 40 | 0, 60×0, 50 |
| » » » » » » » . | 7, 40 | 0. 60×0, 43 |
| » » » » 173 e 174. | 12, 70 | 0, 75×0, 60 |
| » » » » 190 e 191. | 5, 00 | 0, 45×0, 45 |
| » » » » » » » . | 22, 80 | 0, 45×0, 40 |
| » no kil. 192..... | 4, 20 | 0, 60×0, 60 |
| » » » 197..... | 4, 20 | 0, 80×0, 60 |
| » » » » ..... | 4, 20 | 1, 10×0, 60 |
| » » » » ..... | 4, 10 | 0, 83×0, 60 |
| » » » 201..... | 3, 90 | 0, 60×0, 50 |
| » » » 210..... | 4, 00 | 0, 50×0, 40 |
| » entre os ks. 210 e 211... | 3, 90 | 0, 60×0, 40 |
| » no kil. 211..... | 4, 10 | 0, 80×0, 60 |
| » entre os ks. 213 e 214... | 8, 60 | 1, 00×0, 80 |
| » no kil. 214..... | 6, 00 | 1, 00×1, 00 |
| » » » 216..... | 7, 00 | 1, 00×1, 00 |
| » entre os ks. 218 e 219... | 6, 22 | 0, 80×0, 75 |
| » no kil. 220..... | 7, 30 | 0, 80×0, 75 |
| » entre os ks. 221 e 222... | 7, 00 | 1, 05×1, 00 |
| » » » » 223 e 224.. | 7, 00 | 1, 10×1, 00 |
| » no kil. 224..... | 7, 50 | 1, 00×1, 00 |
| » entre os ks. 224 e 225... | 6, 40 | 1, 05×1, 00 |
| » » » » 225 e 226. | 5, 20 | 1, 00×0, 80 |
| » » » » » » . | 10, 40 | 1, 13×1, 00 |
| » no kil. 226..... | 10, 40 | 1, 13×1, 00 |
| » entre os ks. 226 e 227... | 5, 00 | 0, 75×0, 70 |
| » » » » » » .. | 7, 30 | 1, 00×1, 00 |
| » » » » 227 e 228.. | 6, 00 | 1, 00×0, 87 |
| » » » » » » .. | 7, 30 | 1, 00×1, 00 |
| » » » » » » .. | 6, 70 | 1, 00×1, 00 |
| » » » » » » .. | 6, 65 | 1, 00×0, 95 |
| » no kil. 229..... | 6, 00 | 1, 00×0, 85 |

| | Comprimento | Secção de vasão. |
|---|---|---|
| Um no kil. 234..... | $3^m,70$ | $1^m,00 \times 1^m,00$ |
| » entre os ks. 241 e 242. | 8, 00 | 1, 00×1, 00 |
| » » » » 246 e 247. | 5, 25 | 1, 00×1, 00 |
| » na estação do Pombal.... | 11, 30 | 0, 40×0, 40 |
| » no kil. 110..... | 5, 60 | 1, 00×0, 60 |
| » » » 129..... | 3, 90 | 0, 90×0, 70 |
| Tres » » 168..... | 4, 30 | 0, 80×0, 50 |
| Um » » » ..... | 4, 30 | 0, 50×0, 50 |
| » entre os kks. 169 e 170. | 4, 30 | 0, 80×0, 70 |

Foi ainda supprimido um esgoto de manilhas de barro no kil. 122, construindo-se em seu logar um boeiro com $8^m,00$ de comprimento e $0^m,80 \times 0^m,60$ de secção de vasão.

Alvenaria total empregada nas reconstrucções e construcções destes boeiros — $481^{m3},75$.

## Ramal do Porto Novo

Rejuntaram-se e reconstruiram-se as alvenarias de diversos boeiros.

Reconstruiram-se com alvenaria de argamassa tres boeiros entre os ks. 205 e 206 que, sendo de pedra secca, não offereciam a necessaria solidez. Os novos boeiros ficaram com as seguintes dimensões:

| | Comprimento | Secção de vasão |
|---|---|---|
| Um com ..... | $3^m,40$ | $0^m,70 \times 0^m,60$ |
| » » ..... | 3, 40 | 0, 65×0, 60 |
| » » ..... | 3, 80 | 0, 70×0, 60 |

Nas embocaduras destes boeiros construiram-se pequenos muros para encaminhar as aguas, tendo:

| | |
|---|---|
| Dous..... | $1^m.00 \times 0^m,50 \times 0^m.50$ cada um |
| » ..... | 1, 50×0, 70×0, 50 » » |
| » ..... | 1, 30×0, 60×0, 40 » » |

No kil. 261 foi tambem transformado um boeiro fechado, que se achava arruinado, para boeiro aberto com $4^m,80$ de comprimento e $0^m,80 \times 0^m,60$ de secção.

Construiram-se mais os seguintes boeiros novos:

| | Comprimento | Secção de vasão |
|---|---|---|
| Um entre os ks. 203 e 204..... | $5^m,30$ | $0^m,60 \times 0^m,50$ |
| » » » » 227 e 228..... | 3, 45 | 0, 60×0, 50 |
| » » » » 231 e 232..... | 3, 40 | 0, 50×0, 50 |
| » » » » 232 e 233..... | 3, 40 | 0, 50×0, 50 |
| » » » » 234 e 235..... | 4, 00 | 0, 35×0, 35 |
| » » » » 234 e 236..... | 3, 30 | 0, 40×0, 40 |
| » » » » 238 e 239..... | 4, 00 | 0, 80×0, 50 |
| » » » » 239 e 240..... | 4, 00 | 0, 60×0, 50 |
| » » » » 251 e 252..... | 3, 10 | 1, 00×0, 60 |
| » » » » 251 e 252..... | 3, 20 | 0, 60×0, 60 |
| » » » » 252 e 253..... | 3, 20 | 0, 50×0, 50 |
| » » » » 254 e 255..... | 3, 20 | 0, 50×0, 50 |
| » » » » 258 e 259..... | 3, 30 | 0, 50×0, 50 |

Construiu-se junto ao boeiro do kil. 234 a 235 uma valleta de pedra com $3^m,00 \times 0,50 \times 0^m,35$ para dirigir as aguas; junto ao do kil. 251 a 252 outra com $5^m,00 \times 0^m,80 \times 0^m,50$; junto ao do kil. 252 a 253 outra com $5^m,50 \times 1^m,00 \times 0^m,40$; junto ao do kil. 258 e 259 outra com $3^m,50 \times 1^m,20 \times 0^m,30$, e junto a um boeiro entre os kks. 248 e 249 uma dita com $2^m,70 \times 0^m,60$.

Alvenaria total empregada nestas obras..... $83^{m3},68$

## Ramal de Macacos

Construiu-se um boeiro novo no kil. 67 com $5^m,00$ de comprimento e $0^m,90 \times 0^m,60$ de secção de vasão.

Alvenaria empregada..... $6^{m3},30$

# 8.° Obras de terra, estacadas, muralhas e outras obras de alvenaria.

## 1ª Secção

Desobstruiram-se vallas na extensão de $53.667^m,00$; alargaram-se e aprofundaram-se outras na de $530^m,00$, e abriram-se vallas novas em terra na de $680^m,00$.

Para facilitar o esgoto das aguas do páteo da Estação de Belém construiu-se uma valla de alvenaria, em sentido transversal ás linhas, tendo de comprimento $22^m,00$ e de secção de vasão $0^m,60 \times 0^m,35$. Pedra empregada $7^{m3},85$.

Regularisaram-se as banquetas da linha na extensão de $8.774^m,00$.

Empregaram-se no reforçamento de diversos aterros $664^{m3},00$ de terra, e na reparação do de S. Pedro, estragado pela chuva de 30 de Março do anno findo, $3.175^{m3},00$.

Empregaram-se tambem $2.894^{m3},00$ de aterro em um brejo junto das officinas do Engenho de Dentro; $40^{m3},00$ no terreno onde se acha a officina de carpinteiros da 1ª Divisão da linha; $27^{m3},59$ em levantamento de linhas nas officinas do Engenho de Dentro; $58^{m3},00$ no desvio de Maxambomba, e $995^{m3},00$ no de Belém.

Concluiu-se o alteamento da linha entre os ks. 31 e 32 e nas immediações da ponte de S. Pedro, logares estes que, sendo baixos, estavam sujeitos a inundações. No primeiro empregaram-se $101^{m3},25$ de terra, no segundo $452^{m3},00$.

Rampou-se o córte do kil. 26, do qual se extrahiram $8^{m3},40$ de terra.

Para segurança de um córte no kil. 15 construiu-se um muro de alvenaria de pedra secca com $9^m,50$ de comprimento, $3^m,00$ de altura e $0^m,60$ de espessura. Pedra empregada $17^{m3},10$.

Empedroa-se um córte no kil. 14, empregando-se $22^{m3},50$ de pedras em uma área de $45^{m2},00$.

## 2ª Secção

Desobstruiram-se as vallas lateraes da linha na extensão de $79.535^m,00$, e construiram-se tres outras de alvenaria, sendo: uma com prolongamento de um boeiro no kilometro 74 com $7^m,00$ de comprimento e $0^m,60 \times 0^m,60$ de secção; outra no kilometro 77 com $27^m,00$ de comprimento e $0^m,60 \times 0^m,40$ de secção, para desviar as aguas que descem da barreira adjacente, e outra no kilometro 85 com $10^m,00$ de comprimento e $1^m.30 \times 0^m,60$ de secção, tambem em continuação de um boeiro que alli existe.

Alvenaria empregada..... $33^{m3},73$

Regularisaram-se as banquetas da linha em uma extensão de $23.458^m,00$.

Empregaram-se $146^{m3},00$ de terra e $40^{m3},00$ de pedras em reparação da linha no kilometro 65, estragada pelas chuvas de fins de Março do anno findo; $1.023^{m3},00$ de

terra em reforçamento de diversos aterros, e 94$^{m3}$,00 no prolongamento do desvio da Estação de Sant'Anna.

Para o augmento do desvio do Oriente fizeram-se 308$^{m3}$,88 de excavações.

Removeram-se do leito da estrada 5.703$^{m3}$,00 de terra e 498$^{m3}$,00 de pedras desmoronadas com as chuvas do referido mez de Março.

Tendo ainda as mesmas chuvas excavado o terreno sobre o qual escoava um boeiro no kilometro 80, construiu-se ali um muro com 5$^{m}$,00 de comprimento, 1$^{m}$,50 de largura e 4$^{m}$,00 de altura, em fórma de degráos, e uma valla com 12$^{m}$,00 de extensão; para sustentar as terras de um córte no kilometro 72 construiu-se um gigante com 9$^{m}$,50 de altura, 32$^{m}$,50 de comprimento e 2$^{m}$,70 de espesura.

Alvenaria..... 438$^{m3}$,10

Em um córte do kilometro 78 está sendo construido tambem um gigante para manter as terras, no qual já foram empregados 60$^{m3}$,00 de alvenaria.

Ramparam-se diversos córtes dos quaes se extrahiram 5.631$^{m3}$,00 de terra e 1.408$^{m3}$,00 de pedra; empedraram-se outros na superficie de 1.716$^{m2}$,80 empregando-se 917$^{m3}$,90 de pedras.

Encheu-se com argamassa de cimento as fendas que existiam em um córte de pedra no kilometro 78 e construiram-se duas estacadas com trilhos velhos, sendo: uma com 80$^{m}$,00 no kilometro 80, para prevenir a obstrucção do boeiro pelas terras trazidas por enxurradas, e outra com 28$^{m}$,00 no kilometro 102, para consolidação de um aterro.

## 3ª Secção

Desobstruiram-se vallas na extensão de 55.781$^{m}$,00 e regularisaram-se as banquetas da linha na de 750$^{m}$,00.

Removeram-se 7.826$^{m3}$,00 de terra de diversos pontos da linha obstruidos por desmoronamentos.

Reforçou-se um aterro empregando-se 550$^{m3}$,00 de terra.

Ramparam-se diversos córtes dos quaes se extrahiram 3.160$^{m3}$,00 de terra e 10$^{m3}$,00 de pedra.

Construiram-se seis *drains* entre os kilometros 193 e 195, tendo cada um 3$^{m}$,50 de comprimento e 0$^{m}$,60 de largura.

Pedra empregada..... 9$^{m3}$,45

No desvio da Estação da Alliança empregaram-se 56$^{m3}$,00 de aterro.

## 4ª Secção

Desobstruiram-se vallas na extensão de 76.896$^{m}$,00 e regularisaram-se as banquetas da linha na de 34.825$^{m}$,00.

Empregaram-se 268$^{m3}$,80 de terra em reforçamento de aterros. 75$^{m3}$,00 no desvio de Cedofeita, 576$^{m3}$,00 no do Retiro. e 180$^{m3}$,09 na reparação de um aterro no kilometro 207, no logar em que se deu um desmoronamento a 13 de Janeiro do anno findo.

Empregaram-se tambem na continuação da reparação do aterro grande do Retiro 276$^{m3}$,00 de terra e 22$^{m3}$,00 de pedra.

Removeram-se do leito da linha 24$^{m3}$,80 de terra desmoronada.

Para segurança de um aterro entre os kilometros 217 e 218 construiu-se uma estacada de trilhos velhos com 13$^{m}$,50 de comprimento.

Na bocca inferior de um boeiro, no kilometro 207, construiu-se um muro tendo, parte 10$^{m}$,00 de comprimento. 2$^{m}$,50 de altura e 0$^{m}$,30 de espessura, e parte 8$^{m}$,00 de comprimento, 1$^{m}$,00 de altura e 2$^{m}$,00 de espessura. Na caixa d'agua da Estação de Mariano Procopio concluiu-se o muro que se tinha começado em 1880.

Alvenaria empregada..... 33$^{m3}$,50

Construiram-se onze *drains* com 3$^{m}$,40 de comprimento. 0$^{m}$,50 de largura e 0$^{m}$,90 de altura cada um, entre os kilometros 205 e 206.

Pedra empregada..... 16$^{m3}$,83

Ramparam-se diversos córtes dos quaes se extrahiram 1.514$^{m3}$,00 de terra e 25$^{m3}$,00 de pedra; empedraram-se outros, bem como os taludes de alguns aterros, na superficie de 653$^{m2}$,00, empregando-se 259$^{m3}$,04 de pedra.

## 5ª Secção

Desobstruiram-se as vallas na extensão de 89.471$^{m}$,00: abriram-se novas na de 19.626$^{m}$,00, e regularisaram-se as banquetas da linha na de 72.280$^{m}$,00.

Removeram-se do leito da linha 1.926$^{m3}$,00 de terra desmoronada, e reforçaram-se diversos aterros empregando-se 7.994$^{m3}$,00 de terra e 403$^{m3}$,00 de pedra.

Para segurança de um córte no kilometro 320 construiu-se um muro com 43$^{m}$,80 de comprimento, 1$^{m}$,77 de altura e 1$^{m}$,50 de espessura.

Os quatro muros que protegem o aterro junto ao pontilhão do kilometro 289 foram alteados de $0^m,50$ cada um, afim de impedir a acção das aguas que são alli volumosas em occasiões de grandes chuvas.

Alvenaria empregada..... $157^{m3},91$

Ramparam-se diversos córtes dos quaes se extrahiram $10.429^{m3},00$ de terra e $47^{m3},00$ de pedra; empedraram-se outros na superficie de $123^{m2},02$, empregando-se $139^{m3},27$ de pedra.

## Ramal de Santa Cruz

Desobstruiram-se vallas na extensão de $24.103^m,00$; aprofundaram-se na de $260^m,00$; abriram-se novas na de $2.555^m,8$, e regularisaram-se as banquetas da linha na de $2.825^m,00$.

Proseguiu-se no levantamento da linha nos logares mais sujeitos a inundações, a saber:

| | Alteamento | Extensão |
|---|---|---|
| Entre os ks. 1 e 2..... | $0^m,20$ | $240^m,00$ |
| » » » 2 e 3..... | 0, 40 | 640, 00 |
| » » » 9 e 11..... | 0, 30 a 0, 50 | 1.430, 00 |
| » » » 11 e 13..... | 0, 35 | 1.120, 00 |
| » » » 21 e 23..... | 0, 20 | 425, 00 |
| » » » 27 e 28..... | 0, 32 a 0, 60 | 820, 00 |
| » » » 28 e 31..... | 0, 20 | 300, 00 |
| Terra empregada..... | | $5.294^{m3},35$ |

Ramparam-se diversos córtes dos quaes se extrahiram $821^{m3},00$ de terra, e reforçaram-se varios aterros empregando-se $6.334^{m3},00$ de terra.

Fizeram-se $1.315^{m3},00$ de excavações para construcção de um desvio na Estação de Santa Cruz.

## Ramal de Macacos

Desobstruiram-se as vallas na extensão de $13.450^m,00$, e regularisaram-se as banquetas da linha na de $650^m,00$.

## Ramal de S. Paulo

Desobstruiram-se as vallas na extensão de 102.133$^{m}$,00; construiram-se outras de alvenaria na de 18$^{m}$,50: abriram-se vallas em terra na de 46$^{m}$,50, e empedraram-se na de 521$^{m}$,20.

Pedra empregada..... 525$^{m3}$,09

Construiram-se os seguintes esgotos com manilhas de barro de 0$^{m}$,22 de diametro:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Um no kil. | 130 | com 6$^{m}$,00 | de comprimento |
| » » » | 131 | » 7, 20 » | » |
| » » » | 138 | » 9, 30 » | » |
| » duplo » | 163 | » 6, 00 » | » |

As entradas destes esgotos foram revestidas com 10$^{m3}$,47 de alvenaria de pedra.

Regularisaram-se as banquetas da linha na extensão de 51.124$^{m}$,00.

Em reforçamento de diversos aterros empregaram-se 2.271$^{m3}$,00 de terra; nas chaves da Estação da Barra Mansa 40$^{m3}$,00, e nas de Queluz 192$^{m3}$,00.

Tem-se feito na Estação do Cruzeiro 3.609$^{m3}$,00 de excavações para a construcção de um desvio.

Removeram-se do leito da Estrada 2.990$^{m3}$,00 de terra e 12$^{m3}$,00 de pedras desmoronadas em diversos pontos.

Consolidou-se o aterro de Palmeiras, kilometro 198, que costuma fender-se na estação das chuvas, substituindo-se por outro o aterro alli existente que por sua má qualidade não adheria ao primitivamente lançado por occasião da construcção.

Foi feito este serviço em uma extensão de 40$^{m}$,00, empregando-se 480$^{m3}$,00 de terra, e para prevenir os estragos provenientes do embate das aguas do rio Parahyba na base do mesmo aterro, procedeu-se ao seu enrocamento n'uma área de 94$^{m2}$,82, empregando-se 200$^{m3}$,00 de pedra.

Na consolidação de um outro aterro, no kilometro 117, cujos trabalhos foram na maior parte executados em 1880, empregaram-se 64$^{m3}$,00 de pedra no enrocamento de sua base sobre o rio.

Construiram-se os seguintes muros de apoio:

| | Comprimento | Altura | Espessura |
|---|---|---|---|
| Em um córte no kil. 115..... | 34$^{m}$,00 | 2$^{m}$,60 | 1$^{m}$,60 |
| » » » entre os kils. 121 e 122... | 94, 00 | 1, 20 | 0, 65 |

| | Comprimento | Altura | Espessura |
|---|---|---|---|
| Em um aterro no kil. 155..... | 4m,60 | 0m,80 | 0m,60 |
| » » » » » 160..... | 7, 20 | 3, 50 | 0, 80 |
| » » » » » 161..... | 8, 60 | 1, 00 | 0, 60 |
| A' entrada de um boeiro entre os ks.. 181 e 182..... | 4, 10 | 0, 70 | 0, 40 |
| Em um aterro junto ao pontilhão do kil. 187 | 2, 87 | 0, 30 | 0, 30 |
| Em um dito junto ao pontilhão do kil. 188 | 2, 85 | 0, 30 | 0, 30 |
| Alvenaria empregada..... ..... | | | 244m3,78 |

Ramparam-se diversos córtes dos quaes se extrahiram 7.796m3,18 de terra e 347m3,00 de pedra.

Foi levantada a linha em diversos pontos mais baixos, a saber:

| | Altura | Extensão |
|---|---|---|
| Entre os ks. 158 e 159..... | 0m,40 | 500m,00 |
| » » » 188 a 197..... | 0, 20 | 124, 00 |
| Na Estação da Barra Mansa..... | 0, 20 | 216, 00 |
| Terra empregada..... | | 164m3,00 |

Reparou-se a estrada de rodagem nos ks. 112 e 215 a 216, empregando-se 222m3,00 de aterros e alargando-se um córte do qual se extrahiram 98m3,00 de pedra.

## Ramal do Porto Novo

Desobstruiram-se as vallas lateraes na extensão de 32.083m,00 e abriram-se outras novas na de 76m,00.

Regularisaram-se as banquetas da linha na extensão de 10.220m,00, e removeram-se do leito da Estrada 393m3,06 de terra desmoronada.

Empregaram-se em reforçamento de aterros 704m3,00 de terra, e em empedramentos de outros 18m3,00 de pedra, medindo o serviço feito 50m2,00.

Para consolidar o aterro entre os ks. 120 e 121 construiram-se 58m,40 de estacadas de trilhos velhos, e para prevenir a quéda do aterro junto á ponte Humaytá, em occasião de chuvas, prolongou-se o muro de apoio alli existente, sendo o augmento feito de 9m,40 de comprimento, 2m,00 de altura e 0m.95 de espessura, n'uma parte, e 8m,30 de comprimento, 1m,00 de altura e 0m,95 de espessura n'outra parte.

Pedra empregada..... 25m3,74

Construiram-se os seguintes *drains* para deseccamento do leito da Estrada em diversos pontos:

| | Altura | Largura | Extensão |
|---|---|---|---|
| Em um córte entre os ks. 211 e 212..... | 0m,20 a 0m,30 | 2m,40 | 99m,00 |
| Entre os ks. 235 a 237 doze *drains*, cada um com..... | 0, 30 | 1, 00 | 1, 30 |
| Mais um com..... | 0, 35 | 0, 85 | 3, 30 |
| Outro » ..... | 0, 35 | 1, 65 | 3, 30 |
| » » ..... | 0, 35 | 1, 10 | 1, 80 |
| » » ..... | 0, 35 | 1, 30 | 1, 80 |
| » » ..... | 0, 35 | 1. 10 | 3, 50 |
| Entre os ks. 253 a 256, dez ditos, cada um com..... | 0, 30 | 2, 12 | 2, 60 |
| » os ks. 334 e 336, seis ditos, cada um com..... | 0 ,35 | 1, 50 | 3, 40 |
| Pedra empregada..... | | 92m3,04 | |

Ramparam-se diversos córtes dos quaes se extrahiram 5.541m3,00 de terra e 325m3,00 de pedra.

Eis o resumo das quantidades dos serviços acima descriptos:

| | |
|---|---|
| Na 1ª Secção..... | 53.667m,00 |
| » 2ª » ..... | 79.535, 00 |
| » 3ª » ..... | 55.781, 00 |
| » 4ª » ..... | 76.896, 00 |
| » 5ª » ..... | 89.471, 00 |
| No Ramal de Santa Cruz..... | 24.106, 00 |
| » » » Macacos..... | 13.450, 00 |
| » » » S. Paulo..... | 102.133, 00 |
| » » do Porto Novo..... | 32.083, 00 |
| Total..... | 527.122, 00 |

Alargamento e aprofundamento de vallas:

| | |
|---|---|
| Na 1ª Secção..... | 530m,00 |
| No Ramal de Santa Cruz..... | 260, 00 |
| Total..... | 790, 00 |

Abertura de novas vallas em terra:

| | |
|---|---|
| Na 1ª Secção | 680m,00 |
| » 5ª » | 19.626,00 |
| No Ramal de Santa Cruz | 2.555, 80 |
| » » » S. Paulo | 46, 50 |
| » » do Porto Novo | 76, 00 |
| Total | 22.984m,30 |

Pedra empregada em vallas novas, empedramentos de outras e construcção de *drains* e muros de apoio:

| | |
|---|---|
| Na 1ª Secção | 24m3,95 |
| » 2ª » | 531, 88 |
| » 3ª » | 9, 45 |
| » 4ª » | 50, 33 |
| » 5ª » | 157, 91 |
| No Ramal de S. Paulo | 780, 42 |
| » » do Porto Novo | 117, 78 |
| Total | 1.672, 72 |

Extensão das banquetas da linha regularisadas:

| | |
|---|---|
| Na 1ª Secção | 8.774m,00 |
| » 2ª » | 23.458, 00 |
| » 3ª » | 750, 00 |
| » 4ª » | 34.825, 00 |
| » 5ª » | 72.820, 00 |
| No ramal de Santa Cruz | 2.825, 00 |
| » » » Macacos | 650, 00 |
| » » » S. Paulo | 51.124, 00 |
| » » do Porto Novo | 10.220, 00 |
| Total | 205.446, 00 |

Terra empregada em reparações de aterros, reforçamento de outros e em diversos serviços:

| | |
|---|---|
| Na 1ª Secção | 8.406$^{m3}$,84 |
| » 2ª » | 1.303, 00 |
| » 3ª » | 606, 00 |
| » 4ª » | 1.687, 89 |
| » 5ª » | 7.994, 00 |
| No ramal de Santa Cruz | 5.702, 35 |
| » » de S. Paulo | 3.669, 00 |
| » » do Porto Novo | 704, 00 |
| Total | 30.082, 99 |

Volume de terra e pedras removidas do leito da Estrada para desobstrucção:

| | Terra | Pedra | Totaes |
|---|---|---|---|
| Na 2ª Secção | 5.703$^{m3}$,00 | 498$^{m3}$,00 | 6.201$^{m3}$,00 |
| » 3ª » | 7.826, 00 | ..... | 7.826, 00 |
| » 4ª » | 24, 80 | ..... | 24, 80 |
| » 5ª » | 1.926, 00 | ..... | 1.926, 00 |
| No ramal de S. Paulo | 2.990, 00 | 12, 00 | 2.002, 00 |
| » » do Porto Novo | 393, 06 | ..... | 393, 06 |
| Totaes | 18.862, 86 | 510, 00 | 19.372, 86 |

Excavações para construcção de desvios:

| | |
|---|---|
| Na 2ª Secção | 308$^{m3}$,88 |
| No ramal de Santa Cruz | 1.315, 00 |
| » » » S. Paulo | 3.609, 00 |
| Total | 5.232, 88 |

Extensão de estacadas construidas para consolidação de aterros:

| | |
|---|---|
| Na 2ª Secção | 108$^{m}$,00 |
| » 4ª » | 13, 50 |
| No ramal do Porto Novo | 58, 40 |
| Total | 179, 90 |

Volume de terra e pedras extrahidas dos rampamentos de córtes:

| | Terra | Pedra | Totaes |
|---|---|---|---|
| Na 1ª Secção..... | 8m3,40 | ..... | 8m3,40 |
| » 2ª » ..... | 5.631, 00 | 1.408m3,00 | 7.039, 00 |
| » 3ª » ..... | 3.160, 00 | 10, 00 | 3.170, 00 |
| » 4ª » ..... | 1.514, 00 | 25, 00 | 1.539, 00 |
| » 5ª » ..... | 10.429, 00 | 47, 00 | 10.476, 00 |
| No ramal de Santa Cruz..... | 821, 00 | ..... | 821, 00 |
| No ramal de S. Paulo. | 7.796, 18 | 445, 00 | 8.241, 18 |
| » » do Porto Novo. | 5.541, 00 | 325, 00 | 5.866. 00 |
| Total.... | 34.900, 58 | 2.260, 00 | 37.160, 58 |

Áreas dos córtes e aterros empedrados e volume de pedras empregadas:

| | Áreas | Pedras |
|---|---|---|
| Na 1ª Secção..... | 45m2,00 | 22m3,50 |
| » 2ª » ..... | 1.716, 80 | 917, 90 |
| » 4ª » ..... | 453, 00 | 259, 04 |
| » 5ª » ..... | 123, 02 | 139, 27 |
| No ramal de S. Paulo..... | 94, 82 | 264, 00 |
| » » do Porto Novo.... | 50, 00 | 18, 00 |
| Totaes..... | 2.482, 64 | 1.620, 71 |

# 9.º Tunneis

## 2ª Secção

Prepararam-se diversas cantarias para serem opportunamente empregadas em reparações do tunnel n. 3.

Para evitar novas interrupções da linha junto do tunnel n. 4. A, como se deu em Maio do anno findo, visto existirem ainda sobre o córte, do lado superior desse tunnel muitas pedras abaladas de difficil remoção, que podem vir a cahir em occasiões de

chuva, prolongou-se de $42^m,00$ o referido tunnel afim de profeger a linha, empregando-se $617^{m^2},40$ de silharia apparente e $465^{m^3},66$ de alvenaria de enchimento. Este trabalho foi começado em Junho e terminado em 30 de Novembro.

Construiu-se mais na entrada inferior uma valleta de alvenaria com argamassa de cimento, cal e areia para esgoto das aguas filtradas. Esta valleta mede $23^m,00$ de comprimento e $0^m,60 \times 0^m,40$ de secção. Alvenaria $13^{m^3},80$.

Tendo-se notado algum movimento no revestimento do tunnel n. 6, reconstruiu-se a parte affectada, empregando-se $52^{m^3},45$ de silharia.

Substituiu-se o quadro de madeira que sustenta um veio de moledo da abobada do tunnel n. 7, que se achava estragado.

Proseguiu-se na reparação do de n. 12, substituindo-se o revestimento que se achava deformado. Durante o anno empregaram-se $154^{m^2},50$ de silharia dos pés direitos e $103^{m^2},30$ da abobada.

## 4ª Secção

Rejuntaram-se algumas fendas que appareceram nos revestimentos dos tuneis de Cedofeita e dos Marmelos.

## 5ª Secção

Tendo-se notado um afastamento maximo de $0^m,40$ nos pés direitos do tunnel n. 23 (de Pedro Alves), proximo da entrada superior, em consequencia da má ligação das cantarias, visto nada indicar que o terreno houvesse cedido, trata-se da necessaria reparação que se acha concluida na ala direita e bastante adiantada na esquerda.

Silharia empregada..... $176^{m^2},40$

Para facilitar o transporte desta silharia, que tem sido preparada longe do logar da obra, construiram-se dous desvios provisorios; um com $109^m,50$, do kil. 106 a uma pedreira situada a igual distancia da linha, e outro com $111^m,20$ entre os ks. 315 e 316.

No tunnel n. 24 taparam-se com cimento algumas juntas dos revestimentos que se fenderam, collocando-se mais 103 cunhas de ferro para ligar algumas aduellas.

Fez-se um novo enrocamento de $68^{m^2},46$ na entrada superior do tunnel n. 27, empregando-se $6^{m^3},00$ de pedra, além da que foi aproveitada do antigo enrocamento.

# 10.º Linha nova de Barbacena a Carandahy

Foi este trecho de linha entregue ao trafego em 14 de Outubro do anno findo.

Os trabalhos que, por conta da Construcção do Prolongamento, alli se executaram até o fim do referido anno com o melhoramento da linha e outras obras complementares, foram :

## Linha

| | |
|---|---|
| Abertura de vallas em terra, para esgotos..... | 1.748$^{m}$, 00 |
| Desobstrucção de outras..... | 35.011, 00 |
| Formação de banquetas..... | 11.200, 00 |
| Lastro de pedra..... | 417$^{m3}$,20 |
| Terra empregada em reforçamento de aterros.. | 2.046, 50 |
| Empedramento de córtes e aterros..... | 362$^{m2}$,83 |
| Pedra empregada no mesmo serviço..... | 212$^{m3}$,25 |
| Roçada do mato ás margens da linha..... | 9.300,$^{m2}$00 |
| Cercas construidas com arame farpado. . . . . | 3.692$^{m}$, 00 |
| Terra extrahida em rampamento de córtes. . . | 208$^{m3}$,00 |
| Pedra » » » » » . . . | 15, 00 |
| Terra removida do leito da estrada, proveniente de desmoronamentos. . . . . | 1.284, 00 |
| Rejuntamento nas alvenarias de diversos boeiros. . . . . | 324$^{m2}$,00 |
| Collocação de cunhas de ferro para apertar as aduellas de outros. . . . . | 10 |
| Alvenaria de pedra empregada na construcção de um boeiro novo, no kil. 420, com 4$^{m}$,50 de comprimento e 0$^{m}$,70×0$^{m}$,60 de secção de vasão. . . . . | 2$^{m3}$,70 |

## Edificios

**Ressaquinha.** — Construcção de duas guaritas cobertas com telhas, para guarda-chaves, tendo cada uma $6^{m2},00$ de área.

**Carandahy.** — Construcção de uma guarita coberta de telhas, com $6^{m2},00$ de área, para servir de latrina, e de outra com $5^{m2},76$, coberta de ferro galvanisado, para guarda-chaves.

Construcção de um barracão com armação de trilhos velhos, coberta de zinco e fechado com taboas, occupando uma área de $225^{m2},00$, para servir de estação provisoria.

Construcção de uma casa no kil. 419, para residencia do Agente, com paredes de páo a pique, alicerces de pedra, armação de trilhos e coberta de telhas francezas.

Occupa uma área de $112^{m2},00$ e está por concluir.

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra empregada..... | $22^{m3},05$ |

Construcção de uma carvoeira com trilhos velhos e dormentes, com $30^{m},00$ de comprimento e $4^{m},00$ de largura.

Construcção de uma plataforma com $5^{m},00$ de comprimento e $2^{m},00$ de largura, e uma coberta de chapas de ferro galvanisado para abrigo dos passageiros.

## Diversos

Melhoramentos em uma casa situada no kil. 379, entregue pela Construcção do Prolongamento, a saber:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de tijolo..... | $2^{m3},50$ |
| Caiadura..... | $4.05^{m2},00$ |
| Pintura..... | 10, 00 |

Construcção de casas para turmas, com alicerces de pedra, paredes de páo a pique, armação de trilhos e coberta de telhas francezas, a saber:

| | |
|---|---|
| Uma no kil..... | 407 |
| » » »..... | 413 |
| » » »..... | 418 |

Estão por concluir:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra..... | $11^{m3},18$ |

Construcção de ranchos provisorios para abrigo das turmas, com paredes de páu a pique e coberta de folhas de ferro galvanisado, sendo:

| | |
|---|---|
| Um no kil. . . . . | 383 |
| » » » . . . . . | 384 |
| » » » . . . . . | 385 |
| Dous no kil.. . . . . | 387 |
| Um » » .. . . . . | 403 |
| Dous » » .. . . . . | 413 |

Abertura de um caminho para serventia publica, com 250$^{m}$,00 de extensão, no kil. 379.

Reparação da estrada de rodagem em Carandahy, (por concluir) a saber:

| | |
|---|---|
| Calçamento de pedra... . . . . | 180$^{m2}$,00 |
| Pedra empregada. . . . . | 72$^{m3}$,00 |

Construcção de uma columna de trilhos velhos para sustentar o encanamento d'agua do ribeirão do Alberto Dias.

# 11.º Edificios

## 1ª Secção

**Estação da Côrte.**—Repararam-se as portas dos armazens A e B, o soalho da platafórma de passageiros, o muro do lado da rua do General Pedra, o calçamento do páteo da Estação e o da platafórma de embarque de animaes.

Substituiu-se por telha a coberta de zinco do deposito de arrecadação da agencia, collocou-se um alpendre á entrada da sala dos despachantes e uma grade de madeira no armazem G para fechar o escriptorio, e caiou-se e pintou-se o edificio onde funcciona o Almoxarifado.

Reconstruiu-se uma parte do armazem A para servir de escriptorio á Secção de Contabilidade, reformando-se as paredes que eram antigas e se achavam já estragadas e construindo-se soalhos novos, forros etc. Esta parte do armazem foi dividida em duas salas e diversos compartimentos destinados a escriptorios do respectivo chefe, do guarda-livros, impressões, archivos, dormitorio dos chefes de trem e arrecadação, occupando uma área total de 345$^{m2}$,38. Foi todo pintado.

**Estação Maritima.**— Os trabalhos executados no Ramal e na Estação Maritima da Gambôa sob o titulo de obras complementares foram as seguintes:

Desobstrucção de vallas..... 1.109$^{m}$,00

Construcção de uma linha com 180$^{m}$,00 para deposito de carros, e de outra com 94$^{m}$,90 para o serviço do carvão.

Remoção de 598$^{m3}$,00 de terras desmoronadas entre os tunneis ns. 1 e 2.

Conclusão da reconstrucção de um paredão com 6$^{m}$,00 de comprimento, junto ao tunnel n. 2, para manter as terras do córte e a casa da rua do Barão da Gambôa n. 24, empregando-se 18$^{m3}$,00 de alvenaria.

Pintura e reparação da mesma casa da rua do Barão da Gambôa n. 24.

Continuação da construcção dos muros de limites, na extensão de 57$^{m}$,72, empregando-se 98$^{m3}$,89 de alvenaria de pedra.

Reparação da casa em que reside o Fiel da Estação.

Assentamento de 98$^{m}$,35 de cantarias para gradil em frente á Estação.

Conclusão do assentamento do soalho da ponte em uma superficie de 71$^{m2}$,75, e pintura da mesma ponte na de 405$^{m2}$,00.

Collocação de gaz nos armazens, armação de dous guindastes e de balanças e preparação de um compartimento para o serviço telegraphico.

**Estação de S. Diogo.**— Na nova Estação de S. Diogo assentou-se um encanamento com manilhas de barro de 0$^{m}$,25 de diametro e 96$^{m}$,00 de extensão, para esgoto do fosso da balança, e executaram-se os seguintes trabalhos requisitados pela Illm.ª Camara Municipal em officio de 22 de Novembro e ordenados por Avisos do Ministerio a cargo de V. Ex. ns. 33 e 50 de 17 de Agosto e 12 de Novembro do anno passado, por conta do Ministerio do Imperio, a saber:

Calçamento da plataforma da Estação com concreto de pedra, cimento e areia na superficie de 717$^{m2}$,47, empregando-se 169$^{m3}$,04 de concreto.

Construcção de uma plataforma para facilitar ás carroças de distribuição o recebimento das carnes verdes, tendo 55$^{m}$,68 de comprimento e 1$^{m}$,25 de largura, calçada igualmente com concreto de pedra, cimento e areia, na qual empregaram-se:

Concreto..... 3$^{m3}$,75

Alvenaria de pedra..... 45$^{m3}$,98

Capeamento de cantaria..... 55$^{m}$,48

Construcção de cinco sargetas no interior do edificio para esgotamento das aguas da lavagem da casa de exposição das carnes, tendo cada uma 36$^{m}$,15 de comprimento, e

assentamento do competente encanamento com tubos de chumbo de $0^m,04$ de diametro e $18^m,00$ de extensão, 4 mangueiras, 4 registros d'agua etc.

Esgotos com manilhas de barro de $0^m,15$ de diametro e $40^m,20$ de comprimento, ligados ás referidas sargetas para recolher as aguas, e um outro igualmente de manilhas de barro de $0^m,30$ de diametro e $60^m,00$ de extensão para conduzir as aguas a um boeiro que esgota no canal do Mangue.

Encanamento com tubos de ferro galvanizado de $0^m,065$ diametro e $228^m,00$ de comprimento, para derivar agua do encanamento geral da rua do Senador Euzebio afim de abastecer a caixa que alimenta os encanamentos e torneiras do edificio.

Construcção de dez pranchas para o serviço das carroças, e collocação de venezianas nas janellas do compartimento destinado ao pessoal do serviço das carnes.

Acham-se em execução:

Aterros no pateo da Estação, onde já se empregaram $4.851^{m3},00$ de terra.

Reconstrucção do muro da rua do Senador Euzebio, no qual já se empregaram $28^{m3},16$ de alvenaria de pedra.

Construcção de compartimentos para escriptorios dos marchantes e para o pessoal occupado no serviço das carnes.

Construcção de latrinas e mictorios.

**Estação de São Christovão.** — Achando-se em estado de ruina uma guarita e uma coberta que serviam de abrigo aos passageiros e de escriptorio ao encarregado da Estação, construiu-se um pequeno edificio com alicerces de alvenaria de pedra, paredes de tijolo e coberta de telhas nacionaes, o qual occupa uma área de $53^{m2},635$ dividida em duas partes: uma ladrilhada e aberta do lado da linha, para passageiros, e outra assoalhada e fechada, para escriptorio.

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra empregada..... | $18^{m3},00$ |
| Idem de tijolo..... | 50, 00 |

Foi entregue ao trafego em 12 de Janeiro ultimo.

A Estação Imperial, que se achava igualmente em estado de ruina, foi demolida. O novo edificio em construcção occupa uma área de $250^{m2},00$ dividida em uma sala, dous quartos, dous gabinetes, vestibulo e plataforma do lado da linha com a competente coberta, repousando sobre columnas de ferro. Seus alicerces são de alvenaria de pedra, as paredes de tijolo e a cobertura de telhas francezas.

Esta construcção acha-se bastante adiantada, tendo-se executado até 31 de Dezembro todas as alvenarias, barroteamento, madeiramento, coberta, platibanda e balaustrada do corpo central, e esgotos.

| | |
|---|---|
| Excavações | 135$^{m3}$,25 |
| Alvenaria de pedra empregada nos alicerces | 135, 25 |
| Idem de tijolo nas paredes | 136, 77 |
| Aterros | 42, 20 |
| Esgotos com manilhas de barro de 0$^{m}$,10 de diametro. | 36$^{m}$, 00 |
| Calhas de cobre | 90, 00 |
| Conductores de cobre | 10, 00 |
| Emboço | 257$^{m2}$,00 |

**Estação de S. Francisco Xavier.**—Construiu-se uma sargeta de pedra ao longo da plataforma da Estação, com 33$^{m}$,00 de comprimento, para encaminhar as aguas pluviaes a um encanamento de manilhas de barro de 0$^{m}$,30 de diametro e 104,$^{m}$40 de extensão, que tambem se assentou alli.

Reparou-se e pintou-se a casa em que reside o Agente e collocaram-se tambem nas janellas sete vãos de caixilhos.

O edificio da Estação foi todo pintado.

**Estação do Riachuelo.**—Construiu-se nesta Estação, para abrigo dos passageiros, uma coberta de telhas com 37$^{m}$,00 de comprimento, apoiada sobre esteios de trilhos firmados em massiços de pedra.

| | |
|---|---|
| Alvenaria empregada | 6$^{m3}$,00 |

Este trabalho ficou concluido a 28 de Fevereiro.

**Estação do Engenho Novo.**—Reparou-se o telhado e o encanamento d'agua da Estação e rebaixou-se o calçamento da passagem de nivel para não tocar nos limpa-trilhos das machinas.

Substituiu-se o esgoto das latrinas, que era de trilhos Barlow e se achava sempre obstruido, por outro de manilhas de barro de 0$^{m}$,10 de diametro com 30$^{m}$,00 de extensão.

O edificio foi todo pintado.

**Estação de Todos os Santos.**—Ladrilhou-se com tijolos em uma área de 129$^{m2}$,96 a plataforma de passageiros desta Estação, sob a coberta construida em 1880.

Ao lado da plataforma e encostada ao talude do córte construiu-se uma sargeta de uma valla, tambem de alvenaria, com $27^{m},40$ de extensão.

Na crista do talude fez-se igualmente uma sargeta de pedra com $9^{m},20$ de comprimento.

Demoliu-se a antiga escada de alvenaria que existia em posição vertical á plataforma, construindo-se outra em posição conveniente para dar sahida aos passageiros que buscam o lado esquerdo da estação. Na construcção desta escada empregaram-se :

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra. . . . . | $21^{m3},21$ |
| Idem de tijolo. . . . . | $8^{m2},52$ |
| Ladrilho de tijolo. . . . . | 6, 28 |

Na Estação assentou-se uma grade de madeira junta ao postigo da bilheteira para facilitar a venda de bilhetes, e todo edificio foi pintado.

**Estação do Engenho de Dentro.**— Foram caiados e pintados os commodos interiores do edificio da Estação, reparado o ladrilho do vestibulo na superficie de $76^{m2},50$ e nivelado o aterro do páteo na de $434,^{m2}40$ com o emprego de $60^{m3},00$ de terra.

**Estação da Piedade.**—Achando-se em completo estado de ruinas o barracão que servia de Estação, foi alli construido um edificio de alvenaria de tijolo sobre fundações de alvenaria de pedra, coberta com telhas planas nacionaes, assoalhado, forrado etc.

Occupa este edificio uma área de $72^{m2},00$, tem na frente uma plataforma com $49^{m},00$ de comprimento e $4^{m},00$ de largura, e uma coberta de cada lado com $8^{m},00$ de extensão cada uma.

Eis os serviços executados no anno findo :

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra. . . . . | $86^{m3},08$ |
| Idem de tijolo. . . . . | 47, 66 |
| Reboco e caiadura. . . . . | $263^{m2},78$ |
| Soalhos. . . . . | 49, 00 |
| Forros . . . . . | 61, 83 |
| Area Macadamisada. . . . . | 6, 60 |
| Idem ladrilhada . . . . . | 25, 07 |
| » cimentada . . . . . | 95, 96 |

| | |
|---|---|
| Aterros. . . . . | $268^{m3},00$ |
| Encanamento d'agua com tubos de chumbo de $0^{m},013$ de diametro, para o edificio e para uma torneira na plataforma . . . . . | $140^{m},00$ |
| Esgotos com manilhas de barro de $0^{m},15$ de diametro . . . . . | 71, 40 |

O edificio foi todo pintado.

**Estação de Cascadura.**— Calçou-se com parallelipipedos a plataforma do armazem em uma área de $177^{m2},00$.

**Estação de Sapopemba.** — Concluiu-se a construcção de um commodo para latrinas, ao pé do armazem, assentando-se $30^{m},00$ de esgoto com manilhas de barro de $0^{m},10$ de diametro e $35^{m},00$ de encanamento com tubos de chumbo de $0^{m},013$ de diametro, para agua, tirada de um poço que se abriu com $4^{m},00$ de profundidade e $2^{m},00$ de diametro.

Tendo abatido o aterro da plataforma dos passageiros do Ramal de Santa Cruz e com elle o asphalto, foi este substituido na superficie de $70^{m2},13$ por concreto de pedra miuda e cimento. O asphalto retirado da sala de espera foi igualmente substituido por concreto na superficie de $38^{m2},40$.

Pintou-se o abrigo de passageiros n'uma superficie de $701^{m2}04$ ; assentou-se no mesmo abrigo uma grade de madeira para separar o escriptorio do telegrapho e tres divisões, tambem de madeira, nos fundos da plataforma do armazem para commodos do Agente.

**Estação de Maxambomba.**— Fez-se uma derivação do encanamento d'agua para a plataforma da Estação, e calçou-se com parallelipipedos n'uma área de $15^{m2},90$ a rampa da plataforma nos pontos em que se achava estragado o calçamento.

**Estação de Queimados.**—Reparou-se e pintou-se todo o edificio.

**Estação de Belém.**—Substituiram-se diversas peças do girador e os mictorios de louça das latrinas por calhas de madeira forradas de zinco; repararam-se os telhados da Estação e do abrigo de machinas, o encanamento d'agua e pintou-se a ponte que liga as duas plataformas.

Para evitar a decomposição dos tijolos das paredes do edificio, fizeram-se soccos com argamassa de cimento em uma área de $82^{m2},05$.

Foi prolongada de $58^m,00$ a plataforma da Estação, empregando-se:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra | $55^{m3},92$ |
| Capeamento de cantaria | $43^m,30$ |
| Calçamento na rampa | $54^{m2},40$ |
| Empedramento | $11^{m3},70$ |
| Aterro | 48, 00 |

Todo o edificio foi pintado.

## 2ª Secção

**Estação do Oriente.**— Reparou-se a coberta da Estação, estragada por um tufão, e collocaram-se nas janellas 8 volantes de madeira.

**Estação da Serra.**— Substituiram-se $9^{m2},75$ de pranchões podres na plataforma do edificio, e abriu-se um poço com $1^m,00$ de diametro para serventia da Estação, sendo convenientemente empedrado.

| | |
|---|---|
| Pedra empregada | $3^{m3},74$ |

**Estação de Palmeiras.**—Pintaram-se as venezianas do edificio e reparou-se o encanamento d'agua que se achava interrompido, substituindo-se $16^m,00$ de tubos de ferro galvanizado de $0^m,10$ de diametro.

**Estação do Rodeio.**— Para esgoto das aguas do páteo da Estação construiu-se um boeiro com $3^m,60$ de comprimento e $0^m,60 \times 0^m,60$ de secção de vasão, e mais uma valla, tambem de pedra, com $9^m,14$ de comprimento.

| | |
|---|---|
| Alvenaria empregada | $4^{m3},83$ |

Reparou-se o telhado da Estação.

**Estação de Mendes.** — Reparou-se o telhado da Estação, e collocaram-se quatro cancellas nas duas passagens de nivel.

**Estação de Sant'Anna.** — Prolongou-se um boeiro do páteo da Estação, necessario ao alargamento do aterro e prolongamento dos desvios.

| | |
|---|---|
| Augmento | $3^m,20$ |
| Alvenaria empregada | $2^{m3},80$ |
| Silharia » | $3^{m3},07$ |

Construiu-se mais um boeiro na chave superior do desvio, com $3^m,00$ de comprimento e $0^m,40 \times 0^m,50$ de secção de vasão.

| | |
|---|---|
| Alvenaria | $1^{m3},20$ |

**Estação da Barra.** — Reparou-se a casa em que reside o Fiel da Estação, o barracão que serve de dormitorio ao pessoal do trafego e o encanamento d'agua da Estação.

Construiu-se uma sargeta para esgoto das aguas do páteo, empregando-se 13$^{m3}$,32 de pedras, e empedrou-se o fosso do girador no qual se empregaram 16$^{m3}$,00 de mac'adam.

Reparou-se tambem o asphalto do armazem na superficie de 30$^{m2}$,00 e a casa em que reside o Conferente, a saber:

| | |
|---|---|
| Soalho substituido | 8$^{m2}$,00 |
| Ladrilho | 0, 80 |
| Telhado | 76, 00 |
| Caiadura | 100, 00 |
| Pintura | 240, 00 |

Para facilitar a venda de bilhetes transformou-se em janella uma porta da sala da bilheteira.

## 3ª Secção

**Estação do Ypiranga.** — Pintou-se todo o edificio da estação.

**Estação do Desengano.** — Fizeram-se no edificio as seguintes reparações:

| | |
|---|---|
| Emboço e reboco | 51$^{m2}$,10 |
| Pinturas | 1.892, 38 |

**Estação da Concordia.** — Foi pintado o edificio na superficie de. . . . . 561$^{m2}$,36

**Estação do Commercio.** — Pintou-se a coberta da plataforma de passageiros na superficie de 243$^{m2}$,29; reparou-se o telhado na de 12$^{m2}$,50 e o ladrilho do armazem na de 10$^{m2}$,00.

**Estação da Alliança.** — Concluiu-se a construcção começada em Novembro de 1880 e foi inaugurada em 1 de Setembro do anno findo a nova estação da Alliança, sita no logar denominado « Arraial do Dias » kilometro 153,725.

Como já foi dito no relatorio de 1880, esta obra foi executada segundo o plano e orçamento de 15:000$000 approvados pelo Aviso n. 69 de 27 do Julho do mesmo anno, quantia esta com que concorreram diversos moradores e lavradores do municipio e freguezia de N. S. da Conceição de Vassouras.

Sua construcção consta de alicerces de alvenaria de pedra, paredes de tijolo e coberta de telhas planas nacionaes, occupando uma área de 128$^{m2}$,00 dividida em duas partes, uma contendo sala de espera, agencia e bilheteira; outra o armazem.

Sobre a primeira parte ha um sobrado com quatro aposentos para o Agente e todo o edificio é contornado por uma plataforma de 2$^{m}$,50 de largura, coberta na frente e nos fundos em todo o comprimento do edificio.

Os serviços executados durante o anno findo foram:

| | |
|---|---|
| Excavações | 2.512$^{m3}$,00 |
| Álvenaria de pedra | 134, 11 |
| Idem de tijolo | 134, 56 |
| Silharia | 31, 60 |
| Emboço e reboco | 785$^{m2}$,28 |
| Pintura | 1.128, 02 |
| Calhas e conductores | 37$^{m}$,70 |
| Área cimentada | 106$^{m2}$,56 |
| Esgoto com manilhas de barro de 0$^{m}$,30 de diametro | 40$^{m}$,00 |

**Estação do Cazal.**—Construiu-se um passadiço de madeira para ligar a casa de residencia do Agente á cozinha.

**Estação de Ubá.**— Fizeram-se no edificio as seguintes reparações:

| | |
|---|---|
| Reboco | 271$^{m2}$,20 |
| Pintura | 2.077, 80 |
| Telhado | 181, 00 |
| Caiadura | 225, 00 |
| Calhas | 90$^{m}$, 00 |
| Conductores | 56, 00 |

**Estação de Entre Rios.**—Preparou-se um *closet* nos fundos da Estação para substituir o que se achava estragado; collocaram-se no sobrado 15$^{m}$,00 de manilhas de barro de 0$^{m}$,10 de diametro para esgoto de aguas servidas, e acham-se em construcção nas aguas furtadas do mesmo sobrado diversos commodos para o pessoal da estação.

Fizeram-se mais no edificio as seguintes reparações:

| | |
|---|---|
| Reboco | 487$^{m2}$,00 |
| Ladrilho na plataforma | 16, 80 |
| Telhado | 300, ,00 |
| Calhas no telhado | 190$^{m}$, 00 |

Concluiu-se a construcção de uma casa, começada em 1880, para residencia e deposito do ajustador de machinas. Consiste esta construcção em esteios e armação de trilhos, paredes de páu a pique, assoalho, e coberta com telhas planas nacionaes, occupando uma área de 48$^{m2}$,00.

| | |
|---|---|
| Soalho executado | 48$^{m2}$,00 |
| Reboco | 396, 00 |
| Caiadura | 19, 80 |
| Pintura | 141, 80 |

Junto desta casa levantou-se uma pequena construcção, e pelo mesmo systema, para cozinha, occupando uma área de 7$^{m2}$,13.

Para deposito de materiaes da linha construiu-se tambem um barracão com 92$^{m2}$,16 de superficie.

Dentro da rotunda das machinas fez-se com alvenaria de tijolo um deposito para 1$^{m3}$,949 de arêa para consumo das mesmas machinas, e para deposito de materiaes inflammaveis construiu-se uma casa fechada em abobada sobre trilhos velhos, na qual se empregaram 11$^{m3}$,81 de alvenaria de pedra.

Todo o edificio da Estação foi pintado.

## 4ª Secção

**Estação da Serraria.**— Fizeram-se na Estação os seguintes reparos:

| | |
|---|---|
| Caiadura | 528$^{m2}$,38 |
| Pintura | 249, 26 |

Substituição de diversas ferragens etc.

**Estação do Espirito Santo.**— Substituiram-se 14$^{m}$,00 de calhas no telhado e fez-se no páteo, em consequencia de estrago devido ao transito das carroças, um calçamento com mac'adam, com 185$^{m2}$,00, empregando-se 37$^{m3}$,00 de pedra.

**Estação de Mathias Barboza.**— Reparou-se a casa em que mora o Agente, a saber:

| | |
|---|---|
| Caiadura | $789^{m2},81$ |
| Pintura | 385, 20 |

**Estação de Cedofeita.**— Construiu-se na plataforma de passageiros um abrigo com coberta de telhas francezas e esteios de trilhos, com $22^{m},00$ de comprimento e $6^{m},00$ de largura.

**Estação do Retiro.**— Reparou-se a casa do Agente, empregando-se:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de tijolo | $7^{m3},14$ |
| Telhado | $33^{m2},00$ |
| Reboco | 27, 20 |

**Estação de Juiz de Fóra.**— Concluiu-se o augmento de $6^{m},00 \times 1^{m},80$ para cada lado da plataforma da Estação, e augmentou-se tambem $8^{m},00 \times 7^{m},00$ cada um dos armazens, empregando-se alvenaria de pedra e argamassa nos alicerces, tijolo nas paredes, e telhas francezas nas cobertas.

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra empregada | $331^{m3},45$ |
| Idem de tijolo | 78, 81 |
| Capeamento da plataforma | $71^{m2},00$ |
| Cobertura de telhas | 170, 40 |
| Emboço e reboco | 284, 20 |
| Área cimentada | 292, 30 |
| Pinturas | 120, 60 |
| Excavações | $52^{m3},80$ |
| Aterros | 96, 00 |

Assentou-se um biombo de $6^{m},11 \times 3^{m},45$ para archivo da Agencia, e na parte antiga do edificio fizeram-se as seguintes reparações:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra para manter o aterro da plataforma | $6^{m3},00$ |
| Idem de tijolo | 4, 30 |
| Area cimentada | $257^{m2},70$ |
| Caiadura | $1.073^{m2},20$ |
| Pintura | 749, 10 |

**Estação de Mariano Procopio.** —Repararam-se os commodos para o pessoal da estação; escriptorio do Chefe de Secção; chalet em que reside o Armazenista da 5ª divisão da linha, empregando-se a saber:

| | |
|---|---|
| Reboco | 81$^{m2}$,80 |
| Caiadura | 2.787, 52 |
| Pintura | 417, 20 |
| Area cimentada | 54, 64 |
| Encanamento d'agua com tubos de chumbo de 0$^{m}$,03 de diametro | 34$^{m}$,00 |

Nos commodos destinados ao Agente construiu-se um banheiro de alvenaria de pedra e argamassa de cimento e assentou-se um *closet* com os necessarios encanamentos para agua e esgoto.

Reparou-se a carvoeira substituindo-se 61$^{m}$,84 de soalho de pinho.

Assentou-se 23$^{m2}$,03 de soalho nos commodos destinados ao Fiel da estação e construiu-se junto desses commodos uma casinha com paredes de estuque e coberta com telhas francezas, occupando uma área de 9$^{m2}$,40.

## 5ª Secção

**Estação de Bemfica.**—Assentou-se uma bomba no póço, que em 1880 abriu-se nos fundos da estação, e refez-se a alvenaria do mesmo.

**Estação de João Gomes.**—Sustituiram-se alguns dormentes podres do soalho da carvoeira, algumas chapas de ferro galvanizado da coberta de carros, e caiou-se e pintou-se o edificio, empregando-se:

| | |
|---|---|
| Caiadura | 214$^{m2}$,97 |
| Pintura | 195, 74 |

**Estação da Mantiqueira.**—Acha-se em reparação o edificio.

| | |
|---|---|
| Caiadura | 176$^{m2}$,28 |

**Estação de João Ayres.**— Achando-se podres os esteios da parte posterior da estação, bem como os dormentes que formavam as paredes da plataforma, foram aquelles substituidos por um baldrame de alvenaria de pedra, e estes por um muro de 24$^{m}$,00 de comprimento, 1$^{m}$,00 de altura e 0$^{m}$,60 de espessura.

| | |
|---|---|
| Alvenaria empregada | 21$^{m3}$,72 |
| Aterro reformado | 22 ,00 |

Construiu-se um armazem com $6^m,00 \times 6^m,30$ de área, alicerces de pedra, paredes de estuque e coberta de telhas francezas.

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra..... | $9^{m3},00$ |
| Reboco..... | $95^{m2},00$ |

**Estação do Sitio.**—Substituiram-se $100^{m2},00$ de asphalto da platafórma, que se achava estragada, e $30^m,00$ de canos de chumbo de $0^m,018$.

Construiu-se na sala em que se acha o apparelho telegraphico um compartimento de madeira com $15^{m2},00$, e augmentou-se de $15^m,00$ $5^m,00$ a platafórma da estação para o lado da Estrada de ferro d'Oeste de Minas.

| | |
|---|---|
| Alvenaria empregada..... | $37^{m3},50$ |
| Área cimentada..... | $36^{m2},00$ |
| Aterros..... | $135^{m3},00$ |

**Estação de Barbacena.**—Concluiu-se a construcção de quatro compartimentos com $6^m,00 \times 5^m,00$ cada um junto ao abrigo de machinas, para commodos do pessoal do Trafego e da Locomoção. Este trabalho foi começado em 1880 por conta da Construcção do Prolongamento. Os alicerces são de alvenaria de pedra, paredes de estuque, a armação de trilhos velhos e a coberta de telhas.

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra..... | $4^{m3},86$ |
| Reboco e caiadura..... | $316^{m2},20$ |

Do encanamento que abastece a cidade de Barbacena fez-se uma derivação para a cozinha e latrinas da estação, collocando-se tambem uma torneira na platafórma e outra no sobrado.

Prepararam-se $673^{m2},00$ de terreno para jardim, fechou-se o mesmo terreno com $60^m,00$ de cêrcas de arame e assentaram-se $341^m,50$ de encanamento de chumbo de $0^m,013$ de diametro, para derivação d'agua da estação.

Augmentou-se com tres compartimentos de taboas os commodos do sobrado da estação ; construiu-se com dormentes, trilhos velhos e coberta de zinco um barracão de $126^{m2},00$ de área para deposito de materiaes da linha, e outro todo de madeira, coberto de zinco, com $11^{m2},25$, para deposito de areia para consumo das machinas.

No pateo da estação fez-se um augmento de $20^m,00$ ao boeiro alli existente, collocou-se uma cancella para vedar o transito em occasiões de cruzamento de trens e construiram-se *drains* em sentido longitudinal ao edificio, com $150^m,00$ de extensão e $0^m,50 \times 0^m,50$, para esgoto das aguas das chuvas.

| | |
|---|---|
| Pedra empregada neste serviço e no augmento do boeiro | $14^{m3},40$ |

## Ramal de Santa Cruz

**Estação do Realengo.**—Assentaram-se 84$^{m}$,48 de grades de madeira em volta da casa do Agente; empedrou-se o páteo da estação em uma área de 2.352$^{m^2}$,37, empregando-se 281$^{m^3}$,87 de mac-adam e 94$^{m^3}$,00 de areia. Caiou-se o edificio na superficie de 236$^{m^2}$,49, e pintou-se na de 528$^{m^2}$,68.

**Estação do Campo Grande.**—Empedrou-se o páteo da estação em uma área de 80$^{m^2}$,00 empregando-se 48$^{m^3}$,00 de mac-adam; assentou-se uma grade de madeira para facilitar o serviço do despacho de bagagem, e reparou-se o edificio fazendo-se os seguintes trabalhos:

| | |
|---|---|
| Caiadura | 973$^{m^2}$,69 |
| Pintura | 1.042, 97 |
| Substituição de calhas de cobre | 50$^{m}$, 00 |
| Idem de conductores, idem | 27, 00 |

**Estação de Santa Cruz.**— Reformou-se o calçamento do armazem destinado á aguardente em uma área de 155$^{m^2}$,58, que apresentara grandes depressões, empregando-se concreto de pedra miuda e cimento; assentou-se no mesmo armazem uma grade de madeira para dividir o espaço destinado ao serviço de bagagens, e construiu-se no páteo uma valla de alvenaria para esgoto, com 17$^{m}$,00 de comprimento.

| | |
|---|---|
| Pedra empregada, | 26$^{m^3}$,78 |

Concluiram-se os augmentos de 39$^{m^2}$,20 para cada lado do edificio e respectivas plataformas, assim como as modificações internas na parte antiga do mesmo edificio para dar maior espaço ao armazem e melhorar as accommodações para o pessoal da estação e passageiros.

Eis as medições dos serviços executados:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra | 128$^{m^3}$,73 |
| Idem de tijolo | 26, 82 |
| Calçamento com parallelipipedos na plataforma | 299$^{m^2}$,59 |
| Soalhos | 30, 23 |
| Forros | 15, 11 |
| Telhados | 79, 25 |
| Emboço e reboco | 371, 63 |

| | |
|---|---|
| Pintura | $258^{m2},02$ |
| Aterros na plataforma | $37^{m3},68$ |
| Esgoto da latrina, com manilhas de barro de $0^{m},15$ de diametro | $35^{m},60$ |

Conforme o Aviso de 19 de Julho do anno findo construiu-se no Matadouro de Santa Cruz, junto á casa da matança, por conta do Ministerio do Imperio, uma plataforma de alvenaria com $53^{m},00$ de comprimento, $5^{m},00$ de largura e $1^{m},00$ de altura, calçada a parallelipipedos, com uma coberta de telhas francezas, em fórma de meia agua, abrigando uma área de $353^{m2},16$. Esta coberta apoia-se sobre 14 columnas formadas de trilhos velhos e firmadas em massiços de alvenaria.

| | |
|---|---|
| Excavações | $75^{m3},84$ |
| Alvenaria de pedra | 158, 14 |
| Calçamento com parallelipipedos | $265^{m2},00$ |

## Ramal de S. Paulo

**Estação da Vargem Alegre.**—Caiou-se o edificio em uma superficie de $164^{m2},20$ e substituiram-se por venezianas tres vãos de caixilhos das janellas.

Para ligar a cozinha á estação fez-se uma passagem de $6^{m},20 \times 6^{m},20$ com esteios e barroteamento de trilhos velhos, alicerces de pedra, soalho de madeira e coberta de telhas planas nacionaes.

Preparou-se tambem junto á cerca um commodo com $12^{m2},00$ para servir de cozinha.

**Estação de Pinheiros.**—Fizeram-se as seguintes reparações na Estação:

Substituição de quatro tesouras da coberta, que se achavam arruinadas, bem como de algumas portadas e peitoris.

Collocação de 12 aldrabas nas venezianas.

| | |
|---|---|
| Retelhamento | $49^{m2},00$ |
| Caiadura | 494, 00 |
| Pintura | 792, 52 |

**Estação da Volta Redonda.**—Junta á Estação construiu-se uma calçada com $21^m,30$ de comprimento e $0^m,70$ de largura, empregado-se $4^{m3},47$ de pedras.

| | |
|---|---|
| Caiou-se o edificio na superficie de ..... | $306^{m2}.25$ |
| Pintou-se na de ..... | 850, 21 |

**Estação de Barra Mansa.**—Ligaram-se as plataformas dos armazens, empregando-se:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra ..... | $73^{m3},91$ |
| Silharia ..... | 3, 76 |

Para esgoto das aguas do páteo construiu-se um bocirо com $8^m,00$ de comprimento e $0^m,50 \times 0^m,50$ de secção, no qual se empregaram:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra ..... | $7^{m3},60$ |
| Capeamento ..... | $8^m,00$ |

Fizeram-se mais no edificio as seguintes reparações:

| | |
|---|---|
| Substituição de manilhas de barro do esgoto, que estavam estragadas, por outras de $0^m22$, de diametro ..... | $70^m,00$ |
| Área cimentada na latrina ..... | $16^{m2}.00$ |
| Idem, idem, no terraço da Estação ..... | 40, 88 |
| Reboco ..... | 168, 00 |
| Pintura ..... | 1.348, 85 |

**Estação da Divisa.**—Substituiu-se o ladrilho da sala da Agencia, por soalho, n'uma área de $30^{m2},34$.

**Estação de Rezende.**—Reparou-se o edificio da Estação, a saber:

| | |
|---|---|
| Reboco ..... | $7^{m2},00$ |
| Caiadura ..... | 7, 00 |
| Soalho ..... | 30, 00 |
| Telhado ..... | 40, 00 |

Abriram-se nas paredes quatro buracos para ventilar o vigamento, e em um dos angulos da sala fez-se um receptaculo de alvenaria de tijolo para as aguas que escapam de uma torneira que alli existe.

Collocou-se um fogão de ferro na cozinha; construiu-se um tanque no páteo da Estação com $2^m,20 \times 0,90 \times 0,80$, para deposito d'agua, no qual se empregaram $2^{m3},16$

de alvenaria de tijolo; substituiram-se $48^{m},80$ de manilhas de barro de $0^{m},15$ de diametro, que se tinham partido, no esgoto da Estação; pintou-se o abrigo de carros n'uma superficie de $80^{m2},00$, e repararam-se os commodos destinados aos fognistas a saber:

| | |
|---|---|
| Reboco | $76^{m2},08$ |
| Caiadura | 83, 68 |
| Pintura | 40, 82 |

Achando-se arruinado o soalho de madeira da carvoeira, foi substituido por outro de trilhos velhos na superficie de $80^{2m},00$.

Collocou-se no armazem um biombo com $14^{m2},80$, assoalhado, para escriptorio do Conferente.

**Estação de Campo Bello.** — Fizeram-se as seguintes reparações no edificio da Estação:

| | |
|---|---|
| Soalho substituido | $24^{m2},70$ |
| Forros collocados | 25, 08 |
| Caiadura | 411, 65 |
| Pintura | 239, 98 |
| Retelhamento | 19, 20 |

A casa em que reside o Agente foi tambem reparada, a saber:

| | |
|---|---|
| Reboco | $12^{m2},00$ |
| Pintura | 110, 95 |

**Estação de Itatiaia.** — Foi tambem reparada esta Estação, como se segue:

| | |
|---|---|
| Reboco | $238^{m2},02$ |
| Forros | 12, 30 |
| Pintura | 244, 65 |
| Sargetas para esgoto | 28, 00 |
| Calçamento com tijolo | 4, 86 |

**Estação da Boa Vista.** — Empregaram-se no embarcadouro de porcos $73^{m3},00$ de cascalho, e substituiram-se $6^{m},10$ de esgoto de manilhas de barro de $0^{m},10$ de diametro, que se achavam estragadas.

O edificio soffreu as seguintes reparações:

| | |
|---|---|
| Caiadura | 185$^{m^2}$,48 |
| Pintura | 1.627, 19 |
| Retelhamento | 12, .00 |

**Estação de Queluz.** — Fizeram-se rebôcos no edificio de ..... 22, 32

**Estação de Lavrinhas.** — Substituiram-se 115$^m$,00 de tubos de chumbo de 0$^m$,018 de diametro no encanamento d'agua das latrinas, e no edificio fizeram-se as reparações que se seguem:

| | |
|---|---|
| Caiadura | 715$^{m^2}$,69 |
| Pintura | 2.007, 25 |

Na casa em que reside o Agente fizeram-se tambem as reparações que se seguem:

| | |
|---|---|
| Soalho substituido | 1$^{m^2}$,20 |
| Retelhamento | 28, 00 |
| Caiadura | 201, 82 |
| Pintura | 286, 01 |

**Estação do Cruzeiro.** — Collocaram-se forros em diversos compartimentos da estação, occupados pelo respectivo Agente. Superficie forrada 64$^{m^2}$,11.

**Estação da Cachoeira.** — Reparou-se o esgoto do terceiro torreão da estação, substituindo-se 43$^m$,00 de manilhas de barro de 0$^m$,11 de diametro; caiou-se o edificio na superficie de 209$^{m^2}$,62, e pintou-se na de 405$^{m^2}$,10.

## Ramal do Porto Novo

**Estação de Santa Fé.** — Na sala de espera da estação collocou-se uma pia de marmore e torneira, e em um dos vãos de janellas do sobrado assentou-se um *closet* e respectivo esgoto com manilhas de barro de 0$^m$,10 de diametro e 42$^m$,00 de comprimento.

Fizeram-se mais as seguintes reparações no edificio:

| | |
|---|---|
| Retelhamento | 26$^{m^2}$,23. |
| Reboco | 4, 12. |

| | |
|---|---|
| Calhas | $17^{m},39$ |
| Conductores | 6, 00 |
| Soalho | $12^{m2},50$ |
| Pintura | 892, 89 |

Concluiu-se a canalisação, para esta estação, da agua doada pelo Sr. Francisco Paulo de Almeida, assumpto de que já tratou o relatorio de 1880, e desse encanamento fez-se uma derivação para a plataforma, onde se collocou uma torneira, empregando-se $29^{m},00$ de tubos de chumbo de $0^{m},013$ de diametro.

Construiu-se um pequeno edificio para cozinha, com $42^{m2},00$, e mais um accrescimo com $18^{m2},95$, alicerces de pedra, esteios de trilhos velhos, parede de estuque, assoalhada, e coberta com telhas planas nacionaes.

Serviço executado:

| | |
|---|---|
| Alvenaria | $29^{m3},49$ |
| Ladrilho | 10, 50 |
| Soalho | $20^{m2},30$ |
| Telhado | 82, 13 |
| Reboco | 300, 90 |
| Caiadura | 60, 20 |
| Pintura | 263, 68 |

Construiu-se tambem na plataforma da estação uma sargeta com $33^{m},75$ de comprimento, empregando-se $24^{m3},54$ de pedra.

**Estação do Chiador.**—Fizeram-se as seguintes reparações no edificio da estação:

| | |
|---|---|
| Reboco | $2^{m2},92$ |
| Retelhamento | 0, 91 |

E na cozinha:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de tijolo | $0^{m3},81$ |
| Caiadura | $70^{m2},07$ |
| Pintura | 232, 18 |

Reconstruiram-se $140^{m},00$ de cerca de trilhos velhos, no jardim, em substituição á de madeira que se achava estragada; construiu-se uma guarita coberta de telhas, para latrina, e $28^{m},75$ de pára-rodas, com trilhos velhos, nos fundos do armazem, para evitar o choque das carroças.

**Estação de Anta.**—Calçou-se com macadam a plataforma da estação n'uma área de 193$^{m2}$,60, empregando-se 19$^{m3}$,36 de pedra.

**Estação de Sapucaia.**—Fizeram-se as seguintes reparações na estação:

| | |
|---|---|
| Retelhamento. . . . . | 12$^{m2}$,00 |
| Calhas substituidas. . . . . | 17$^{m}$, 00 |
| Caiadura. . . . . | 20$^{m2}$,40 |
| Pintura. . . . . | 528, 21 |
| Substituição de rimento na plataforma. . . . . | 62, 70 |
| Idem de manilhas de barro de 0$^{m}$,10 de diametro, nas latrinas. . . . . | 8$^{m}$, 00 |
| Idem de tubos de chumbo de 0$^{m}$,013. idem. . . . | 10. 60 |

Contruiram-se baldrames de alvenaria sob as sapatas das columnas da plataforma da estação, que repousavam sobre terra, empregando-se 3$^{m3}$.59 de pedra.

Para esgoto das aguas do páteo construiu-se um bueiro com 6$^{m}$.10 de comprimento e 0$^{m}$,50×0$^{m}$.45 de secção, e uma valla com 8$^{m}$.00 e 0$^{m}$,50×0$^{m}$.25 em prolongamento do mesmo bueiro.

Construiram-se ainda, entre as duas plataformas, duas sargetas com 7$^{m}$,40 de comprimento cada uma. Alvenaria total 14$^{m3}$,02.

Assentou-se um gradil de madeira com 25$^{m}$.00 de comprimento, para fechar o jardim, aproveitando-se as cercas de trilhos, em cujos espaços foram collocados sarrafos, e fizeram-se no chalet em que reside o Agente os seguintes concertos:

| | |
|---|---|
| Gradil substituido . . . . . | 20$^{m}$,00 |
| Balaustres » . . . . . | 48 |
| Paredes reformadas. . . . . | 6$^{m2}$,86 |
| Area cimentada. . . . . | 9, 41 |
| Pintura. . . . . | 138. 50 |
| Encanamento d'agua com tubos de chumbo de 0$^{m}$,014 de diametro. . . . . | 116$^{m}$, 00 |

**Estação de Ouro Fino.**—Raparou-se o rebeco da estação na superficie de 3$^{m2}$,15, e foi pintada na de 61$^{m2}$,00.

**Estação da Conceição.**—Retelhou-se o edificio em uma área de 52,$^{m2}$50.

**Estação do Porto Novo.**—Em reparações nos edificios fizeram-se os seguintes trabalhos:

| | |
|---|---|
| Telhado reformado. . . . . | $5^{m2}$,16 |
| Calhas substituidas. . . . . | $94^{m}$, 00 |
| Conductores » . . . . . | 25, 00 |
| Área da plataforma cimentada. . . . . | $17^{m2}$,02 |
| Caiadura. . . . . | 15, 75 |
| Pintura . . . . . | 23, 84 |
| Substituição de baldrames de madeira, podres, por outros de alvenaria de tijolo nas latrinas . . . . | $0^{m}$,73 |

Foi tambem reparada a casa em que reside o Agente, executando-se os seguintes serviços:

| | |
|---|---|
| Baldrames de pedra reconstruidos . . . . . | $7^{m3}$,83 |
| Paredes de tijolo » . . . . . | 14, 50 |
| Idem de estuque » . . . . . | $129^{m2}$,48 |
| Soalho . . . . . | 17, 53 |
| Ladrilhos. . . . . | 11, 34 |
| Retelhamento. . . . . | 9, 16 |
| Reboco. . . . . | 157, 45 |
| Caiadura. . . . . | 575, 00 |
| Pinturas . . . . . | 771, 27 |

Os commodos para o pessoal da Locomoção foram igualmente reparados, a saber:

| | |
|---|---|
| Baldrames de pedra..... | $10^{m3}$,20 |
| Paredes de estuque..... | $48^{m2}$,80 |
| Reboco..... | 97, 60 |
| Caiadura..... | 68, 60 |
| Pintura..... | 102, 77 |

Reparou-se ainda o telhado do abrigo de carros em uma superficie de $2^{m2}$,50.

Fizeram-se algumas obras complementares no barracão provisorio construido em 1880 para accommodação de mercadorias, como: collocação de seis portas e pintura na superficie de $135^{m2}$,81, etc.

Construiram-se 53$^{m}$,55 de gradil de madeira e uma cancella para fechar o jardim central da estação, e, para receber o mesmo gradil, um muro ao lado da plataforma no qual se empregaram 1$^{m3}$,72 de alvenaria de tijolo.

Mudou-se a torneira d'agua do jardim para junto do torreão, onde se fez um pilar de tijolo para receber a respectiva columna, e uma calçada de pedra em volta da mesma. Empregaram-se nesta obra:

| | |
|---|---|
| Alvenaria de tijolo. . . . . | 0$^{m3}$,68 |
| » de pedra . . . . . | 0, 87 |
| Canos de chumbo de 0$^{m}$,028 de diametro. . . . . | 3$^{m}$ ,00 |

Nos fundos do armazem assentaram-se 77$^{m}$,00 de guarnições de trilhos velhos, para servirem de pára-rodas ás corroças, e na carvoeira substituiram-se 93$^{m2}$,29 de soalho de madeira, que se achava estragado, reformando-se tambem parte dos pilares, no que se empregaram 1$^{m3}$,88 de alvenaria de tijolo.

Para esgoto das aguas do pateo construiram-se os seguintes boeiros e vallas:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 boeiro | com 7$^{m}$,20 | de comprimento | e 0$^{m}$,60 × 0$^{m}$,50 | de vasão | |
| 1 » | » 7, 00 | » » | e 0, 50 × 0, 50 | » | » |
| 1 » | » 5, 00 | » » | e 0, 50 × 0, 50 | » | » |
| 1 valla | » 28, 00 | » » | e 0, 50 × 0, 40 | » | » |

Alvenaria empregada. . . . . 31$^{m3}$,11

**Officinas de S. Diogo.**—Reparou-se o tapamento de madeira do abrigo de carros que fôra arrebatado por um tufão.

Concluiu-se a construcção da nova carvoeira com esteios de trilhos velhos e soalhos de dormentes de refugo, tendo de comprimento 75$^{m}$,00 de largura 7,00=525$^{m2}$00.

Junto desta carvoeira assentou-se uma balança para pesar os carros carregados de combustivel, e 70$^{m}$,00 de encanamento com manilhas de barro de 0$^{m}$,10 para esgoto do fosso da mesma balança.

Alvenaria empregada. . . . . 5$^{m3}$,49

**Officinas do Engenho de Dentro.**— Concluiu-se em 11 de Julho a construcção de um edificio para eschola. Como já foi dito no relatorio de 1880, occupa esta construcção uma área de 308$^{m2}$,60 com salas para aulas para ambos os sexos e commodos para habitação dos professores. Os alicerces são de alvenaria de pedra, as paredes de tijolo e a coberta de telhas francezas.

Parte dos alicerces já existia, sendo, em Dezembro de 1879, estudado novo projecto que foi approvado e posto em pratica.

Eis as medições dos trabalhos executados no anno findo :

| | |
|---|---|
| Alvenaria de pedra..... | $3^{m3}$,013 |
| Idem de tijolo..... | 0, 520 |
| Emboço e reboco..... | $47^{m2}$, 00 |
| Caiadura..... | 618, 80 |
| Soalhos..... | 342, 35 |
| Encanamento com manilhas do barro de $0^{m}$,15 de diametro, para esgotos..... | $148^{m}$, 00 |
| Idem com tubos de chumbo de $0^{m}$,026 para agua..... | 108, 00 |
| Calçada de pedra e cimento em volta do edificio..... | $154^{m2}$, 14 |

Foi todo pintado o edificio.

Nas casas dos operarios das officinas, á rua Padilha, fizeram-se os seguintes trabalhos :

Substituição de diversas ferragens, estragadas, nas portas e janellas.

| | |
|---|---|
| Rebocos..... | $30^{m2}$,00 |
| Caidura..... | 162, 13 |
| Pintura..... | 534, 73 |

Construcção de uma valla de alvenaria com $247^{m}$,03 de comprimento, nos fundos das mesmas casas, convenientemente cimentada e coberta em parte com trilhos Barlow, velhos ; e de outro esgoto com manilhas de barro de $0^{m}$,15 de diametro e $205^{m}$,20 de comprimento, empregando-se $189^{m3}$,97 de pedras.

Construcção de $260^{m}$,00 de cercas de arame para fechar os quintaes.

No terreno dos fundos das officinas abriram-se $245^{m}$,00 de vallas em terra, para deseccamento do mesmo, dando escoamento ás aguas estagnadas, e no jardim construiram-se $65^{m}$,00 de cerca de madeira, nova, em prolongamento da antiga, que foi tambem reconstruida na extensão de $444^{m}$,00.

# 12.º Casas de turmas e outras

Repararam-se e melhoraram-se diversas casas de turmas; construiram-se e acham-se em construcção outras, a saber:

*Na 1ª Secção:*

Para escriptorio e deposito da 1ª Divisão, entre as cancellas ns. 1 e 2.

Para o guarda da cancella n. 20, sendo esta em substituição da antiga, que se achava em ruinas e da qual só foram aproveitados os alicerces.

Para o guarda-chave da estação do Engenho de Dentro.

Para uma turma, entre os ks. 16 e 17.

Para um mestre de linha no kil. 36.

*Na 2ª Secção:*

Para residencia do Conductor, em Rodeio.

*Na 3ª Secção:*

Para escriptorio e residencia do Conductor, no kil. 133.

Para residencia do chefe do trem de lastro, no kil. 187.

Para o chefe do deposito de machinas, em Entre-Rios.

*Na 4ª Secção:*

Para escriptorio e residencia do Conductor, em Entre Rios.

Para uma turma, no kil. 247.

Para residencia do mestre de linha, no kil. 253.

Para residencia do Agente da Serraria, no páteo da mesma Estação.

Para o guarda de uma passagem de nivel no kil. 277.

*Na 5ª Secção:*

Para officina de carpinteiros no kil. 325.

| | |
|---|---|
| Para uma turma, no kil. ..... | 366 |
| » » » » » ..... | 372 |
| » » » » » ..... | 376 |
| » » » » » ..... | 378 |
| » escriptorio e deposito no kil. ..... | 378 |

*No Ramal de S. Paulo:*

Para o guarda de uma passagem de nivel, entre os ks. 109 e 110.
Para uma turma entre os ks. 115 e 116.
» » » no kil. 130.
» » » entre os ks. 140 e 141.
» » » » » » 154 e 155.
» residencia de mestre de linha, no kil. 191.
» uma turma, no kil. 215.
» » » » » 225.
» » » » » 230.
» » » » » 239.
» » » » » 244.
» » » » » 254.
» escriptorio de Divisão, em Rezende.

# 13.° Encanamentos e caixas d'agua

## 2ª Secção

Na Barra do Pirahy concluiu-se o assentamento de um novo encanamento, parallelo ao antigo, para reforçar o volume d'agua nas caixas. Deste trabalho já tratou o relatorio de 1880, tendo-se apenas no anno findo augmentado 185$^{m}$,00 ao referido encanamento, empregando-se tubos de ferro galvanisado de 0$^{m}$,064 de diametro.

## 3ª Secção

Na Estação da Alliança construiu-se com paredes de alvenaria de pedra uma caixa para 16$^{m3}$,00 d'agua, e assentaram-se 250$^{m}$,00 de encanamento com tubos de ferro galvanisado de 0$^{m}$,64 de diametro.— Alvenaria da caixa — 11$^{m3}$,25.

## 5ª Secção

Levantou-se de 0$^{m}$,50 o reservatorio d'agua de Barbacena, para melhorar o abastecimento da caixa da Estação.— Alvenaria de pedra 4$^{m3}$,02.

*Ramal de S. Paulo:*

Para a segunda caixa d'agua de Rezende, estabelecida em 1880, assentaram-se 170$^{m}$,00 de encanamento com tubos de chumbo de 0$^{m}$,036 de diametro.

No encanamento d'agua da Cachoeira, feito com tubos betuminosos, fez-se um revestimento de taboas na extensão de 221$^{m}$,00, para resguardal-o.

# 14.ª Occurrencias

As occurrencias mais notaveis que se deram durante o anno findo foram as seguintes:

## 1ª Secção

Em consequencia da grande enchente dos rios Sant'Anna e Maracos e do ribeirão das Lages, que formam o rio Guandú, pouco acima de Belém, foram as aguas, em 30 de Março, impellidas contra o aterro de S. Pedro, de fórma que, attingindo a altura dos trilhos, entre os ks. 60 e 61, atravessaram encachoeiradas a linha, arrombando o aterro, que ficou destruido na extensão de 69$^{m}$,00, e bastante excavado de um lado na de 930$^{m}$,00.

Parar estabelecer a linha no logar em que o aterro foi destruido, foi ella, depois de baixarem as aguas, convenientemente calçada com pilhas de dormentes, reparando-se em seguida o aterro, no qual se empregaram 3175$^{m3}$,00 de terra, de que já tratei no capitulo « Obras de terra ».

Ficou restabelecido o transito no dia 2 de Abril ás 5 horas da tarde.

## 2ª Secção

No dia 16 de Abril houve um grande desmoronamento de pedras e terras de um córte no kilometro 72, reproduzindo-se nos dias 17 e 20, de sorte que só no dia 22 ficou a linha completamente desobstruida.

A 7 de Maio rolaram diversas pedras da montanha sobre a linha á entrada do tunnel n. 4 A, as quaes foram logo removidas, e para evitar novas interrupções, visto existirem outras pedras que ameaçavam cahir, tratou-se do augmento do referido tunnel para proteger a linha.

Com effeito, no dia 9 de Dezembro, em consequencia da quéda de uma barreira da crista da montanha, rolaram para a linha, á entrada inferior deste tunnel, diversas pedras que obstruiram a linha e foram logo removidas, tratando-se em seguida de deitar abaixo outras que se achavam mal seguras. Trabalhava-se, já havia dous dias e duas noites, para aquelle fim, quando no dia 12, às 2 horas da manhã, um desmoronamento de cerca de 350$^{m3}$,00 de pedra e terra veiu obstruir a linha na entrada inferior do tunnel.

Ao longo do talude da montanha e entre a parte do tunnel em rocha e a de cantaria ultimamente construida, existia um saliente monticulo de terra que, desviando as pedras roladas do alto, cujo natural plano de escorregamento era dirigido para a abobada de cantaria do lado superior, obrigava-as a tomar a direcção da bocca inferior; tratava-se, pois, de destruir esse obstaculo, preparando-se esse ponto de modo a dar maior escorregamento ás pedras para o lado superior do tunnel, quando outro movimento de terras e um maior desmoronamento tornaram improficuos os trabalhos, obrigando a abandonal-os e a tratar de deitar abaixo as pedras que haviam em sua quéda ficado retidas no talude do córte, e a tratar em seguida da desobstrucção da linha.

## 3ª Secção

Em Janeiro, devido ás chuvas torrenciaes que em alguns pontos fizeram subir as aguas a 2$^{m}$,00, deram-se varios desmoronamentos de barreiras e destruição de aterros, como, por exemplo, no kilometro 148, em que a impetuosidade das aguas abriu uma brecha de 10$^{m}$,00 de largura e inutilisou um bueiro duplo, em logar do qual construiu-se o pontilhão de que já tratei no capitulo competente.

A 4 de Fevereiro manifestou-se movimento de terras no córte do kilometro 163, as quaes descendo em grande quantidade levantaram o leito da estrada n'uma extensão de 30$^{m}$,00, impossibilitando a passagem dos trens, os quaes fizeram baldeação até o dia 6.

Desviou-se a linha para 7$^{m}$,00 distante de sua primitiva posição, para o que foi necessario entrar 3$^{m}$,00 na encosta do córte.

Achando-se, porém, defeituoso o traçado neste ponto em consequencia dos trabalhos que se fizeram com precipitação para restabelecer a circulação dos trens, foi em Julho rectificado, fazendo-se desapparecer a linha tortuosa, composta de tres curvas, por uma unica de 1637$^{m}$,00 de raio e 280$^{m}$,00 de desenvolvimento.

As terras excavadas do córte com o volume de 249$^{m3}$,00 foram empregadas no alargamento do aterro proximo, necessario ao afastamento da linha.

## 4ª Secção

A 13 de Janeiro desabou uma barreira no kilometro 207, obstruindo completamente a linha. Para remoção das terras, cujo volume foi calculado em cerca de 25,000$^{m1}$,00, ter-se-hia de interromper o transito durante muitos dias: era, portanto, mais prompto o afastamento da linha, trabalho que se realizou em 4 dias, dando-se passagem ao S 2 no dia 16.

O traçado da linha foi, pois, modificado na extensão de 340$^{m}$,00, passando a occupar o novo leito construido, parte em córte e parte em aterro, onde se construiu tambem um pontilhão provisorio no logar em que desagnava um boeiro. Este boeiro foi mais tarde augmentado e demolido o pontilhão provisorio.

## 5ª Secção

No dia 5 de Janeiro deparou-se com diversas fendas no pé do talude ou banquetas da linha, a maior parte das quaes em sentido longitudinal na extensão de 70$^{m}$,00 mais ou menos, dentro de um córte no kilometro 306, notou-se mais na vallá superior do referido córte uma grande fenda em sentido transversal e bem assim uma tal ou qual alteração na curvatura e nivelmento da linha.

Coincidindo este facto com a quadrá chuvosa que então se atravessava e com a pessima stractificação do terreno, suspeitou-se que se tratava da desaggregação de grande parte da montanha, e, subindo-se ao córte, observou-se grande numero de fendas em um perimetro de cerca de 16.000$^{m2}$,00, que evidenciavam a eminencia de uma barreira, cuja quéda urgia previnir.

N'este sentido deu-se começo, na noite daquelle dia, a rampamento do córte, e, no proseguimento deste trabalho, viu-se que a linha, cedendo á pressão do grande volume de terra da barreira, começava a adquirir um movimento ascensional, chegando a assumir taes proporções que o seu nivelamento e curvatura completamente alterados, tornavam sobremodo perigosa a passagem dos trens.

Aventou-se então a ideia da construcção de um desvio, que foi posta em pratica abandonando-se o descarregamento do córte, por ser aquelle serviço muito mais economico do que este.

A construcção do desvio teve começo no dia 9 e ficou concluido no dia 11 do mesmo mez com um desenvolvimento de 382$^{m}$,00 e curvas de 180$^{m}$,00 de raios, e um afastamento maximo de 11$^{m}$,00.

## 15.º Despeza

A despeza total da Secção da Via Permanente durante o anno findo foi de 2.742:746$218, distribuida do seguinte modo:

**Custeio**

| | | |
|---|---|---|
| Policia e guarda da linha..... | 79:633$813 | |
| Conservação ordinaria da linha e edificios ..... | 1.447:330$836 | |
| Grandes reparações, reconstrucções e melhoramentos, idem, idem..... | 696:496$448 | |
| Administração ..... | 75:300$153 | |
| | | 2.298:761$250 |

**Obras novas**

| | | |
|---|---|---|
| Diversas obras novas executadas na linha e nos edificios ..... | 216:654$150 | |
| Ramal e Estação Maritima da Gambôa..... | 64:227$411 | |
| Obras por conta do credito supplementar e extraordinario de 300:000$000, conforme o Aviso n. 89 de 27 de Setembro de 1880.... | 163:103$407 | 443:984$968 |
| Total..... | | 2.742:746$218 |

A despeza propriamente de custeio comparada com a de 1880 apresenta as seguintes differenças:

| | PARA MAIS | PARA MENOS |
|---|---|---|
| Policia e vigilancia da linha..... | 4:097$549 | |
| Conservação ordinaria da linha e edificios.... | 22:188$804 | |
| Grandes reparações, reconstrucções e melhoramentos, idem, idem..... | 71:632$552 | |
| Administração ..... | | 26:620$554 |

Que dão em resumo uma differença para mais de 71:283$371.

Concorreram para estas differenças as seguintes causas:

Durante o anno findo empregaram-se para menos do que em 1880— 14.035 dormentes de madeira, e para mais 2.921 trilhos de aço, de cuja importancia deduzindo-se a dos dormentes, resta ainda para mais. . . . . 20:792$622

Tendo-se encerrado no fim do exercicio de 1880 a 1881 com a quantia de 267:425$756 o credito supplementar e extraordinario de 300:000$000, concedido pelo Aviso n. 89 de 27 de Setembro de 1880, algumas obras que não ficaram concluidas naquella epocha proseguiram por conta do credito ordinario, tendo-se despendido de 1º de Julho a 31 de Dezembro a quantia de..... 135:063$031

Em 1880 só havia a conservação da linha até á Estação do Sitio, porque a despeza feita até o fim do referido anno com o trecho dessa Estação até Barbacena, entregue ao trafego em 27 de Junho do mesmo anno, foi lançada em conta da Construcção do Prolongamento: portanto, foram mais 15k,30 de estrada a conservar em 1881. E, tendo importado em 238:417$588 o custeio da 5ª Secção, teremos proporcionalmente para aquella parte da linha..... 35:595$572

Total..... 191:151$325

Fica assim demonstrado que o custeio da Via Permanente no anno de 1881 foi menos dispendioso do que no de 1880, pois, com uma extensão de linha igual para ambos os annos, e pouco mais ou menos em igualdade de circumstancias, conseguiu-se uma economia de 120:167$954.

Eis o quadro da despeza média por kilometro e por Secções da Estrada em trafego, relativa a cada uma das verbas do custeio da linha, não incluindo edificios, comparadas com as do anno de 1880:

| SECÇÕES | KILOMETROS | VIGILANCIA E POLICIA DA LINHA | | CONSERVAÇÃO ORDINARIA | | CONSERVAÇÃO EXTRAORDINARIA E GRANDES REPARAÇÕES | | TOTAES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Em 1881 | Em 1880 | Em 1881 | Em 1880 | Em 1881 | Em 1880 | Em 1881 | Em 1880 |
| 1ª..... | 61,675 | 571$596 | 576$907 | 2:552$864 | 2:362$000 | 535$691 | 1:014$255 | 3:660$150 | 3:953$162 |
| 2ª..... | 46,405 | 380$956 | 336$889 | 2:742$710 | 2:945$780 | 2:313$342 | 1:307$479 | 5:427$008 | 4:592$127 |
| 3ª..... | 80,589 | 615$732 | 63$522 | 2:391$510 | 2:127$776 | 443$164 | 315$201 | 2:837$396 | 2:506$450 |
| 4ª..... | 80,081 | 109$601 | 90$981 | 2:175$732 | 2:123$018 | 700$589 | 1:0[illegible]$424 | 2:985$932 | 2:249$222 |
| 5ª..... | 100,675 | 38$518 | 26$222 | 1:979$610 | 1:991$287 | 316$272 | 201$932 | 2:[illegible]$400 | 2:221$441 |
| Ramal da Gamboa... | 1,123 | ..... | ..... | 2:8[illegible] | ..... | ..... | ..... | 2:80[illegible] | |
| » do Santa Cruz | 32,466 | 20$656 | 17$633 | 2:[illegible] | 2.372$879 | 792$597 | 257$521 | 3:21[illegible]$523 | 2:648$[illegible] |
| » do Macacos... | 4,920 | ..... | ..... | 1:493$[illegible]6 | 980$575 | 13$349 | ..... | 1:1[illegible]$905 | 980$575 |
| » de S. Paulo.. | 157,198 | 32$065 | 36$871 | 1:975$921 | 2:113$301 | 1:21[illegible]$012 | 1:288$446 | 3:21[illegible]$020 | 3:438$020 |
| » do Porto Novo | 63,764 | 44$045 | 42$810 | 1:926$853 | 2:143$753 | 1:506$170 | 1:543$572 | 3:477$068 | 3:730$135 |

Na 1ª Secção não está comprehendida a 2ª linha até Sapopemba, com 21k,975 que faria baixar a despeza kilometrica.

# VII

# Almoxarifado

Por ordem desta Directoria procede-se actualmente a exame na escripturação desta secção, depois do qual terá logar o balanço geral do material e encerramento das respectivas contas.

O movimento de entrada e sahida dos artigos de maior consumo foi o seguinte durante o anno de 1881:

**Carvão.** —Receberam-se carregamentos de 26 navios com carvão grosso, que foram descarregados na estação maritima, continuando o transporte por mar a custar á Estrada 1$400 por tonelada em circumstancias ordinarias, e 1$800 quando os navios se acham fóra do quadro.

| | Kil. | Valor |
|---|---|---|
| Existiam em 1° de Janeiro de 1881 | 2373,750 | 43:914$412 |
| Carvão recebido durante o anno | 42.997,278 | 771:720$488 |
| Total | 45.371,028 | 815:634$900 |

Forneceram-se para:

| | Kil. | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Locomoção | 31.004,205 | por | 573:577$793 | | |
| Telegrapho | 36,000 | » | 666$000 | | |
| Estação Maritima | 17,000 | » | 314$500 | | |
| Laboratorio do Campinho | 90,000 | » | 1.665$000 | | |
| Camara municipal | 6,000 | » | 111$000 | | |
| C. Leopoldina | 1.900,000 | » | 35:150$000 | | |
| C. U. Industria | 50,000 | » | 925$000 | | |
| C. U. Mineira | 780,000 | » | 14:430$000 | | |
| C. U. Valenciana | 100,000 | » | 1:850$000 | | |
| C. E. F. de Cantagallo | 146,405 | » | 2:708$492 | | |
| Waring Brothers | 100,000 | » | 1:850$000 | | |
| Antonio de Oliveira Monteiro | 26,000 | » | 481$000 | 34.255,610 | 633:728$785 |
| Existencia em 1° de janeiro de 1882 | | | | 11.115,418 | 181:906$115 |

Os fornecimentos foram calculados ao preço médio de 18$500 por tonelada metrica.

No peso do carvão recebido acha-se incluido o carregamento de 800,205 kilos de carvão em tijolos, que tem sido fornecido á Locomoção para experiencia.

| | Kil. | Valor |
|---|---|---|
| **Carvão para forja.**— Foi recebido um carregamento de | 82,930 | 1:738$895 |
| Em deposito em 1° de janeiro de 1881 | 410,788 | 5:837$132 |
| Total | 493.718 | 7:576$027 |

Forneceram-se:

| | | |
|---|---|---|
| A' Locomoção | 342,825 | 5:828$025 |
| A' Via-permanente | 157,000 | 2:669$000 |
| Ao Laboratorio do Campinho | 5,000 | 85$000 |
| A' C. U. Mineira | 8,000 | 136$000 |
| Total | 512,825 | 8:718$025 |

O excesso de peso sahido tem explicação na pesagem favoravel á Estrada, por occasião da verificação dos carregamentos recebidos.

Os fornecimentos foram calculados a 17$000 por tonelada metrica.

| | K. | |
|---|---|---|
| **Coke.**— Receberam-se | 15.610 | 395$140 |
| Em deposito em 1° de janeiro de 1881 | 267.205 | 6:066$740 |
| Total | 282,815 | 6:461$880 |
| Forneceram-se á Locomoção | 135,225 | 2:974$950 |
| Existencia em 1° de janeiro de 1882 | 147,590 | 3:486$930 |

| | Trilhos | Valor |
|---|---|---|
| **Trilhos de aço Bessemer.**— Receberam-se | 12,254 | 227:494$393 |
| Existiam em deposito em 1° de janeiro de 1881 | 2,612 | 50:054$928 |
| Total | 14,866 | 277:549$321 |

Forneceram-se:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| A' Locomoção | 100 | por | 1:844$200 | |
| A' Via permanente | 12,465 | » | 230:811$145 | 12,565 232:655$345 |
| Existencia em 1° de janeiro de 1882 | | | | 2,301 44:893$976 |

**Chapas de juncção.**—Só foram recebidas das do typo de 2ª secção, e seu movimento foi:

| | | Chapas | Valor |
|---|---|---|---|
| Existiam em 1° de janeiro de 1881 | | 7.734 | 4:333$292 |
| Receberam-se | | 20.000 | 13:822$828 |
| Total | | 27,734 | 18:156$120 |
| Forneceram-se á Via permanente | | 24,675 | 15:903$203 |
| Existencia em 1° de janeiro de 1882 | | 3,059 | 2:252$917 |
| Das do typo de 3ª secção: | | | |
| Existiam em 1° de janeiro de 1881 | | 28,408 | 18:181$120 |
| Forneceram-se á Via permanente | | 200 | 128$000 |
| Existencia em janeiro de 1882 | | 28,208 | 18:053$120 |

**Parafusos de trilhos.**—Foram recebidos dos

| | | Parafusos | Valor |
|---|---|---|---|
| do typo de 3ª secção | | 25,000 | 1:556$460 |
| Forneceram-se á Via permanente | | 19,800 | 1:247$400 |
| Existencia em 1° de janeiro de 1882 | | 5,200 | 309$060 |
| Dos do typo de 2ª secção: | | | |
| Existiam em 1° de janeiro de 1881 | | 445,622 | 51:252$560 |
| Forneceram-se á Via permanente | | 99,490 | 11:033$390 |
| Existencia em 1° de janeiro de 1882 | | 346,136 | 40:219$170 |

**Pregos de trilhos.**—Dos do typo de 2ª secção:

| | | | Pregos | Valor |
|---|---|---|---|---|
| Existiam em 1° de janeiro de 1881 | | | 340,118 | 24:324$128 |
| Forneceu-se á Via permanente | | | 275,450 | 19:556$950 |
| Existencia em 1° de janeiro de 1882 | | | 64,668 | 4:767$178 |
| Dos de 3ª secção: | | | | |
| Existiam em 1° de janeiro de 1881 | | | 743,592 | 59:487$360 |
| Forneceram-se á Via permanente | 127,770 | 10:221$600 | | |
| A' E. F. de Cantagallo | 16,000 | 1:280$000 | 143,770 | 11:501$600 |
| Existencia em 1° de janeiro de 1882 | | | 599.822 | 47:985$760 |

**Agulhas.**— Das do typo de 2ª secção continuam a existir em deposito os 44 pares, duplas, no valor de 7:841$007.

O movimento das do mesmo typo singelas foi:

| | | |
|---|---|---|
| Em deposito em 1° de janeiro de 1881 | 6 | 595$200 |
| Receberam-se durante o anno | 50 | 4:697$861 |
| Total | 56 | 5:293$061 |
| Forneceram-se á Via permanente | 39 | 3:679$775 |
| Existencia em 1° de janeiro de 1882 | 17 | 1:613$286 |

Das do typo de 3ª secção, tambem continuam em deposito os 13 pares existentes no começo do anno, no valor de 2:316$652.

**Cruzamentos.**— Além dos recebidos directamente da Europa, foram durante o anno fabricados alguns nas officinas da Locomoção, para attender ás urgencias do serviço.

O movimento dos do typo da 2ª secção foi o seguinte:

| | Cruzamentos | Aberturas | Valor |
|---|---|---|---|
| Existiam em 1° de janeiro de 1881 | 2 | 1/15 | 52$794 |
| Fabricados na Locomoção | 6 | 1/5 | 722$892 |
| Idem | 20 | 1/8 | 2:409$560 |
| Idem | 25 | 1/10 | 3:011$950 |
| Recebidos da Europa | 10 | 1/5 | 675$300 |
| Idem | 35 | 1/8 | 2:363$664 |
| Idem | 50 | 1/10 | 3:375$511 |
| Idem | 15 | 1/15 | 1:809$900 |
| Total | 163 | | 14:421$571 |
| Forneceram-se á Via permanente | 91 diversos | | 8:439$403 |
| Existencia em 1° de janeiro de 1882 | 72 » | | 5:982$168 |

| | | |
|---|---|---|
| Assim dividida—: | 14 de abertura de 1/5 | 1:157$236 |
| | 16 » » » 1/8 | 1:175$994 |
| | 25 » » » 1/10 | 1:786$244 |
| | 17 » » » 1/15 | 1:862$694 |

Dos do typo de 3ª secção existiam em 1° de janeiro de 1881, e continuam em deposito 2 de abertura de 1/5 no valor de 244$600, e 10 de 1/20 no de 1:223$000.

**Dormentes.**— Durante o anno foram acceitos em virtude de propostas e contratos de diversas datas 108.474 dormentes de madeira de lei das tres classes mencionadas nas Condições Geraes para o fornecimento deste material, na importancia de 224:491$610; sendo todos entregues á Secção da Via permanente, á qual foi igualmente debitada a importancia de 31:053$470 de fretes de dormentes procedentes das matas na zona da estrada de ferro Leopoldina.

Ficaram concluidos os contratos dos fornecedores: Dr. Antonio da Rocha Fernandes Leão, Carlos Gramatica, Antonio Alvares de Abreu e Silva e Manoel Ayres Gomes.

Continuam a entregar dormentes, em cumprimento a seus contratos, os fornecedores Bernardo Tavares Pinheiro, Henrique José Lisboa, João Baptista de Oliveira e Francisco Ribeiro Guimarães e Viriato da Fonseca Pinto.

Durante o anno não se celebrou contrato algum para fornecimento de dormentes.

**Graxa.**— Continuam a ter consumo a do Rio Grande e a artificial.

O preço da do Rio Grande durante o anno foi de 440, 450, 463, 485 e actualmente é de 460 réis, preço este adquirido por meio de proposta em concurrencia publica, para fornecimento de seis mezes.

O preço da graxa *artificial* foi de 380, 370 e 360 réis, tambem por proposta pelo mesmo tempo, e actualmente é 340 réis por kilogramma.

Compraram-se 68.761 kilogrammas da do Rio Grande na importancia de 30:410$316.

Para attender a alguns pedidos das estações, que empregam este material nas chaves dos trilhos, a Locomoção fornece as quantidades precisas.

Da artificial compraram-se 64.542 kilogrammas na importancia de 23:752$910, que, como a do Rio Grande, é empregada nos carros e machinas pela Locomoção.

**Azeite.**—Sendo presentemente empregado pela Via permanente, para vigilancia, e em pequena quantidade pelas estações, compraram-se durante o anno 26.646 litros na importancia de 10:845$110.

**Naphta.**— Continúa a ser empregado este oleo para illuminação das estações. Seu preço foi de 2$850 por cada lata, sem direitos de importação.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Existiam em 1° de janeiro de 1881 ..... | 10 | latas por | 28$500 |
| Compraram-se durante o anno ..... | 850 | » » | 2:423$500 |

O fornecimento foi relativo ás compras effectuadas, tendo ficado em existencia apenas algumas latas.

**Oleo de linhaça.**—Havendo na Locomoção quantidade sufficiente para o consumo annual, não se recebeu deste oleo da Europa no corrente anno. No mercado compraram-se 491 kilogrammas na importancia de 240$590.

Pela Locomoção foram fornecidos 3.389 kilos por 1:387$518 ao Almoxarifado para attender ás requisições da Via permanente.

**Oleo de banha.**—E' empregado este oleo pela Locomoção para as machinas, tendo-se recebido durante o anno 1315 ½ caixas na importancia de 26:422$640.

O preço deste oleo é de 20$000 por caixa com duas latas de 18 litros, pouco mais ou menos, sem a taxa de transporte, que no corrente anno foi de 80 e 100 réis por caixa.

Foi todo entregue á Secção da Locomoção.

**Oleo americano.**—Deste oleo é empregado em maior quantidade de duas qualidades, para cylindros e especial para carros.

Durante o anno receberam-se 53.470 litros das duas qualidades na importancia de 29:127$400.

O preço médio por litro foi de 540 réis.

Foi todo fornecido á Locomoção.

**Estopa.**—Tendo-se recebido da de côr, nos fins do anno de 1880, e estando provada a vantagem que tem a branca sobre esta, foi fornecida a que havia em deposito, comprando-se depois da branca.

Durante o anno, compraram-se para consumo da Locomoção, estações e mais Secções desta Estrada 30.380 kilogs. de estopa branca na importancia de 17:205$720.

**Cimento.**—E' empregado pela Via permanente na sua maior quantidade. O seu preço no corrente anno foi de 7$200, e 7$350 por cada barrica. Compraram-se durante o anno 3284 barricas por 24:007$650, que foram todas fornecidas.

**Cal.**—São empregadas duas qualidades de *pedra* e de *marisco*.

Da de *pedra* compraram-se 535.374 litros por 11:778$228.

Da de *marisco* compraram-se 276.000 litros por 3:051$000.

O preço da de *pedra* foi de 22 réis ao litro, e da de *marisco* 8 e 9 réis tambem por litro.

Ambas as qualidades e quantidades foram fornecidas á Via permanente.

O movimento geral do material durante o anno de 1881 foi representado pelas seguintes importancias:

## Entrada

| | |
|---|---|
| Existiam em 1° de janeiro de 1881 em deposito materiaes, incluindo combustivel, no valor de | 473:417$289 |
| As compras em geral de 1881 elevaram-se a | 854:306$279 |
| Material recebido directamente, incluindo combustivel e material de linha | 1.250:654$242 |
| Fabricado nas officinas da Locomoção | 50:864$654 |
| Total | 2.629:242$464 |

## Sahida

Forneceram-se para:

| | | |
|---|---|---|
| Administração Central | 4:993$701 | |
| Secção de Contabilidade | 22:383$076 | |
| Trafego | 119:081$312 | |
| Locomoção | 1.028:445$726 | |
| Viapermanente | 830:095$351 | |
| Telegrapho | 31:350$483 | |
| Construcção | 3:738$487 | |
| Particulares | 69:635$936 | |
| | | 2.109:724$072 |
| Existencia de material em deposito em 1° de janeiro de 1882 na importancia de | | 519:518$392 |

Nas secções da Locomoção e Viapermanente acham-se incluidas as importancias dos fornecimentos de combustivel, dormentes, trilhos e accessorios.

# VIII

# Accidentes

Eis a estatistica dos accidentes durante o anno de 1881:

| NATUREZA DOS ACCIDENTES | PASSAGEIROS | | EMPREGADOS DA ESTRADA | | PESSÔAS ESTRANHAS | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mortos | Feridos | Mortos | Feridos | Mortos | Feridos |
| Cahindo entre o trem e a plataforma | ... | ... | ... | 1 | ... | ... |
| Por estar imprudentemente na linha ferrea na occasião da passagem do trem | ... | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 |
| Por quéda de fardos na occasião de descarga | ... | ... | ... | 2 | ... | ... |
| Apanhado pelo trem quando vagava embriagado no leito da Estrada | ... | ... | ... | ... | 2 | ... |
| Por bater com a cabeça em viaductos, bicamos, e tunneis | ... | ... | 1 | 4 | ... | ... |
| Cahindo do trem, machinas ou plataformas de carros em movimento | 2 | 1 | 1 | 2 | ... | ... |
| Por atirar-se fóra do trem em viagem | ... | 3 | ... | ... | ... | ... |
| Aggressão ao pessoal da Estrada | ... | ... | ... | 1 | ... | ... |
| Encontrado ferido no recinto da Estrada | ... | ... | ... | 1 | ... | ... |
| Cahindo do trolly quando conduzia o mesmo | ... | ... | ... | 1 | ... | ... |
| Cahindo do trem em movimento quando tentava pular da plataforma para um dos carros | ... | ... | 1 | ... | ... | ... |
| Cahindo entre os carros em occasião de manobra | ... | 1 | ... | ... | ... | ... |
| Por ser atirado por um passageiro fóra do trem em viagem | ... | 1 | ... | ... | ... | ... |
| Encontrado morto em baixo da caixa d'agua da Estação do Cascadura | ... | ... | ... | ... | 1 | ... |
| Por saltar fóra do trem em movimentos | ... | 1 | ... | ... | ... | ... |
| Morte natural nos carros de passageiros | 1 | ... | ... | ... | ... | ... |
| Por querer saltar para o trem em movimento | ... | 1 | ... | ... | ... | ... |
| | 3 | 9 | 5 | 14 | 6 | 1 |

Comparada esta estatistica com as correspondentes dos annos de 1879 e 1880, vê-se que o numero de casos de mortes ou ferimentos nesta Estrada em 1881 foi relativamente muito menor:

| | Mortos | Feridos |
|---|---|---|
| Em 1879 | 19 | 44 |
| » 1880 | 27 | 64 |
| » 1881 | 14 | 24 |

# Conclusão

Mais uma vez me cabe a satisfação de dar testemunho do zelo e dedicação com que têm procedido no cumprimento de seus deveres os chefes das differentes secções de serviço, e, em geral o pessoal da Estrada.

Fazendo a todos justiça, apresentarei, como exemplo recente, o modo por que se houve o pessoal da Via permanente, auxiliado pelo das outras secções, na lucta renhida que teve de sustentar em Fevereiro e Março deste anno, contra a acção dos elementos desencadeados.

V. Ex. teve occasião de observar pessoalmente as proporções colossaes dos estragos causados pelas inundações e pelas chuvas torrenciaes que durante dous mezes cahiram quasi sem interrupção sobre a zona atravessada pela Estrada.

Comprehendendo a immensidade dos prejuisos e transtornos a que ficaram expostos, com a suspensão do trafego, a lavoura, o commercio e o publico em geral, fiz ao pessoal da Via permanente um apello que foi dignamente correspondido.

Os trabalhos urgentes de grandes reparações foram executados durante cerca de um mez sem a minima interrupção dia e noite, e qualquer que fosse a violencia das chuvas, com um esforço e dedicação elevados á altura de verdadeiro sacrificio.

Do resultado já V. Ex. e o publico têm conhecimento: os trabalhos de grande reparação, indispensaveis á restauração do trafego, ficaram concluidos em vinte e tantos dias, isto é, em menos da metade do tempo que se dizia necessario, mesmo segundo as apreciações mais moderadas de pessoas competentes.

Fazendo menção dos trabalhos extraordinarios e sacrificios a que está sujeito o pessoal da Estrada, julgo cumprir meu dever submettendo mais uma vez á sabedoria e justiça do Governo Imperial a questão relativa ao melhoramento da sorte do mesmo pessoal.

Insistindo sobre este assumpto não sou guiado unicamente por considerações de justiça e equidade que a ninguem podem escapar: tenho tambem em vista conveniencias administrativas de ordem elevada, e que não podem ser preteridas sem prejuizo do serviço da mais importante d'entre todas as emprezas industriaes que tem hoje o Estado sob sua administração immediata.

Transcreverei aqui as seguintes palavras com que, tratando deste objecto, encerrei o meu ultimo relatorio :

« Julgo ainda de meu dever e opportuna a occasião para recommendar á attenção e « sabedoria do Governo uma medida cuja necessidade ha muito tempo se faz sentir, mas « que até hoje não tem podido ser satisfeita. Refiro-me ao melhoramento da sorte dos « empregados da Estrada. Sujeitos a um trabalho mais arduo, penoso, e cheio de res- « ponsabilidades do que o do empregado publico em geral, sem horas certas para o in- « dispensavel repouso, percebendo vencimentos minguados, que mal chegam, quando « chegam, para as mais urgentes necessidades da vida, sem possibilidade de economisar « o mais modesto peculio, o que têm diante de si os empregados da Estrada? Uma « velhice cheia de miserias para si e suas familias, quando não são victimas prematuras « de accidentes e molestias adquiridas em um serviço por sua natureza forçado.

« Para melhorar esta triste situação do pessoal da Estrada penso que a concessão « do direito á aposentadoria, e a creação de um monte pio, é medida aconselhada tanto « pelo sentimento de justiça e humanidade, como por conveniencia administrativa de « ordem superior.

Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II, Rio de Janeiro, 31 de Março de 1882.

O DIRECTOR

*Herculano Velloso Ferreira Penna.*

# A I.—E. F. D. PEDRO II.—Relação dos contratos etc celebrados durante o anno de 1881.

JANEIRO 26

Escriptura de hypotheca do predio da rua de D. Luiza n. 4 para garantia de fiança que fazem Francisco de Albuquerque Lima e sua mulher, para o 1º exercer o cargo de armazenista da 1ª Divisão do Ramal de S. Paulo.

FEVEREIRO 1

Idem idem do predio da rua da America n. 57 para garantia de fiança que fazem José Bernardes Pereira e sua mulher, para o 1º exercer o cargo de bilheteiro desta estrada.

FEVEREIRO 12

Contrato entre esta estrada e a superintendencia da Imperial Fazenda de Santa Cruz, para o arrendamento do terreno necessario para o serviço da Estação de Santa Cruz.

MARÇO 4

Termo de transferencia para Bernardo José de Almeida do contrato celebrado com João Antonio de Moraes, para o arrendamento do edificio que serve de hotel nas officinas do Engenho de Dentro.

MARÇO 31

Termo de transferencia ao Estado, do terreno da fazenda denominada — Costa de Mina — no Municipio de Barbacena, entre Barbacena e Carandahy, que fazem José Gonçalves Pereira, Maria Amelia de Lima, José Cezario Pereira Lima, José Antonio Padilha de Araujo, e Candido Americo de Azevedo. Terreno para a estação da Ressaquinha.

MAIO 30

Escriptura de venda do predio e terreno da Travessa da Gambôa n. 6 que fazem Joaquim Nogueira Guedes e sua mulher.

JULHO 9

Ajuste de Camillo Vedani, para o fornecimento de 8 vistas photographicas de 13 obras d'arte desta estrada.

JULHO 15

Renovação do ajuste celebrado em 1º de Julho de 1878 entre esta estrada e os Srs. Ferreira & Irmão, para o arrendamento de um compartimento na estação da Cachoeira para o estabelecimento de um botequim para uso exclusivo dos viajantes.

OUTUBRO 24

Contrato de François Michel para o trabalho de ornamentação da estação imperial.

DEZEMBRO 31

Termo de transferencia para Villela Bastos & C.ª do contrato para o arrendamento do edificio que serve de hotel nas officinas do Engenho de Dentro.

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1881.

O Secretario,

MANUEL FERNANDES FIGUEIRA.

# A 2.—E. F. D. PEDRO II.—Relação do pessoal da administração Central em 31 de Dezembro de 1881.

| EMPREGADOS | REPARTIÇÕES | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| | SECRETARIA | THESOURARIA | SERVIÇO TELEGRAPHICO | ALMOXARIFADO | |
| Director | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 |
| Secretario | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 |
| Comprador | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 |
| Official | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 |
| Primeiro Escripturario | 1 | ..... | ..... | ..... | 1 |
| Segundos Escripturarios | 2 | ..... | ..... | ..... | 2 |
| Amanuenses | 2 | 1 | ..... | 1 | 4 |
| Continuos | 2 | ..... | ..... | ..... | 2 |
| Thesoureiro | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 |
| Pagador | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 |
| Escrivão | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 |
| Fiel do Thesoureiro | ..... | 1 | ..... | ..... | 1 |
| Chefe do serviço do telegrapho | ..... | ..... | 1 | ..... | 1 |
| Almoxarife | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 |
| Fiel do Almoxarife | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 |
| Despachante | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 |
| Encarregado do combustivel | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 |
| Auxiliares | 3 | 3 | ..... | 7 | 13 |
| Auxiliares na estação da Gambôa | ..... | ..... | ..... | 2 | 2 |
| Guardas | 1 | 1 | ..... | 3 | 5 |
| Guarda rondantes na estação da Gambôa | ..... | ..... | ..... | 3 | 3 |
| Somma | 14 | 9 | 1 | 20 | 45 |

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 31 de Dezembro de 1881.—O secretario, *Manuel Fernandes Figueira.*

**A 3.** — E. F. D. PEDRO II. — Quadro demonstrando desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a estrada, até 31 de Dezembro de 1881, as datas em que se abriram as diversas estações, a extensão de linha entregue ao trafego, o custo por secção e por kilometro, não incluindo a importancia das estações

| ANNOS | INAUGURAÇÕES | EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS | | CUSTO EM DEZEMBRO DE 1881 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | POR SECÇÃO | POR KILOMETRO |
| | | PARCIAL | ACCUMULADA | | |
| | 1ª SECÇÃO | | | | |
| | *Côrte a Belém* | | | | |
| 1858 Março.... 29 | Côrte a Queimados..... | 48,210 | | | |
| 1858 Novembro 8 | Queimados a Belém..... | 13,465 | | | |
| 1879 Fevereiro..... | Ramal do Campinho (entre Cascadura e Sapopemba) (*)..... | 1,524 | 64,322 | Kilometros — 64,322 7.741:923$523 | 120.361$983 |
| 1880 Outubro.. 25 | Idem da Gombôa (Estação Maritima) | 1,123 | | | |
| | RAMAL DE SANTA CRUZ | | | | |
| 1878 Dezembro. 2 | Estações do Realengo, Campo Grande e Santa Cruz..... | 32,466 | 98,412 | Kilometros — 34,090 1.137:552$197 | 33:369$087 |
| | Da Estação até o Matadouro..... | 1,624 | | | |
| | RAMAL DE MACACOS (**) | | | | |
| 1861 Agosto.... 1 | Bifurcação a Macacos..... | 4,929 | 103,341 | Kilometros — 4,929 61:695$557 | 12:516$850 |
| | 2ª SECÇÃO | | | | |
| | *Belém a Barra* | | | | |
| 1861 Agosto.... 1 | Belém a Bifurcação..... ..... | 3,398 | 106,739 | | |
| 1863 Julho..... 12 | Bifurcação a Rodeio..... | 20,321 | 127,060 | | |
| 1864 Agosto.... 7 | Estações dos Mendes, Sant'Anna e Barra..... | 22,686 | 149,746 | Kilometros — 46,405 13.471:082$555 | 290:293$773 |
| 1878 Junho.... 16 | Estação do Oriente (entre Belém e Palmeiras)..... | ..... | ..... | | |
| 1878 Junho... 16 | Estação da Serra (idem)..... | ..... | ..... | | |
| | 3ª SECÇÃO | | | | |
| | *Barra a Entre Rios* | | | | |
| 1865 Abril..... 13 | Barra a Ypiranga..... | 7,399 | 157,145 | | |
| 1865 Junho..... 18 | Ypiranga a Vassouras..... | 13,078 | 170,223 | | |
| 1865 Dezembro. 17 | Vassouras a Desengano..... | 3,479 | 173,702 | | |
| 1866 Novembro. 29 | Desengano a Commercio..... | 14,647 | 188,349 | | |
| 1879 Abril..... 12 | Concordia (entre Desengano e Commercio)..... | ..... | ..... | | |
| 1867 Maio..... 5 | Commercio a Ubá..... | 23,634 | 211,983 | Kilometros — 89,589 4.677:332$349 | 52:208$770 |
| 1867 Agosto.... 11 | Ubá a Parahyba..... | 17,052 | 229,035 | | |
| 1867 Outubro.. 13 | Parahyba a Entre Rios..... | 10,300 | 239,335 | | |
| 1867 Outubro.. 1 | Estação do Casal (entre Commercio e Ubá..... | ..... | ..... | | |
| 1881 Setembro. 28 | Alliança (entre Commercio e Casal). | ..... | ..... | | |

(*) A importancia do ramal do Campinho não está incluida no custo da 1ª Secção. Passou ao dominio da Estrada por cessão do Ministerio da Guerra, em Fevereiro de 1879.

(**) Este ramal foi construido por uma empreza, em virtude do contrato celebrado em 17 de Setembro de 1860, contribuindo a Estrada com a quantia de 61:460$157, importancia do terreno, trilhos e estação. Por decreto n. 3512 de 6 de Setembro de 1865 passou o ramal para o dominio do Estado, por cessão que fizeram seus proprietarios.

| ANNOS | INAUGURAÇÕES | EXTENSÃO DE LINHA EM KILOMETROS | | CUSTO EM DEZEMBRO DE 1881 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | POR SECÇÃO | POR KILOMETRO |
| | 4ª SECÇÃO | PARCIAL | ACCUMULADA | | |
| | *Entre Rios a Mariano Procopio* | | | | |
| 1874 Setembro. 20 | Entre Rios a Serraria..... | 14,513 | 253,848 | | |
| 1874 Setembro. 20 | Serraria a Parahybuna.... ..... | 13,661 | 267,509 | | |
| 1875 Outubro.. 31 | Parahybuna a Espirito Santo..... | 12,402 | 279,911 | | |
| 1875 Outubro.. 31 | Espirito Santo a Mathias Barbosa.. | 14,662 | 294,573 | Kilometros — 80,081 | |
| 1875 Dezembro. 30 | Mathias Barbosa a Cedofeita..... | 3,613 | 298,186 | 11.865:947$470 | 148:174$345 |
| 1875 Dezembro. 30 | Cedofeita a Retiro..... | 9,935 | 308,121 | | |
| 1875 Dezembro. 30 | Retiro a Juiz de Fóra ..... | 8,914 | 317,035 | | |
| 1876 Novembro. 20 | Juiz de Fóra a Mariano Procopio.. | 2,381 | 319,416 | | |
| | 5ª SECÇÃO | | | | |
| | *Mariano Procopio a Carandahy* | | | | |
| 1877 Fevereiro. 1 | Estações de Bemfica, Chapéu d'Uvas e João Gomes..... | 46,425 | 365,841 | | |
| 1878 Março.... 21 | João Gomes a Sitio..... | 39,220 | 405,061 | | |
| 1878 Junho.... 16 | Estação da Mantiqueira (entre João Gomes e Sitio)..... | ..... | ..... | Kilometros — 142,193 | |
| 1878 Junho.... 16 | Estação de João Ayres (idem) .... | ..... | ..... | (***) 15.834:259$631 | 111:357$518 |
| 1880 Junho.... 27 | Estação de Barbacena (do Sitio a Barbacena)..... | 15,030 | 420,091 | | |
| 1881 Outubro.. 28 | Estação de Carandahy..... | 41,518 | 461,609 | | |
| | RAMAL DE S. PAULO | | | | |
| | *Barra a Cachoeira* | | | | |
| 1871 Janeiro... 20 | Barra a Vargem Alegre..... | 13,705 | 475,314 | | |
| 1871 Março.... 25 | Vargem Alegre a Pinheiros..... | 8,373 | 483,587 | | |
| 1871 Setembro. 16 | Pinheiros a Barra Mansa..... | 23,825 | 507,412 | | |
| 1872 Agosto.... 10 | Barra Mansa a Divisa..... | 18,885 | 526,297 | | |
| 1873 Fevereiro. 8 | Divisa a Resende..... | 17,830 | 544,127 | | |
| 1873 Março.... 23 | Resende a Campo Bello ..... | 12,945 | 557,072 | | |
| 1873 Junho..... 30 | Campo Bello a Boa Vista..... | 12,796 | 569,868 | | |
| 1873 Setembro. 24 | Estação de Pinhal (entre Barra Mansa e Divisa)..... | ..... | ..... | Kilometros — 157,198 | |
| 1874 Janeiro... 2 | Parada de Italiaia (entre Campo Bello e Bôa Vista)..... | ..... | ..... | 10.273:648$889 | 65:354$833 |
| 1874 Julho..... 18 | Bôa Vista a Queluz..... | 11,507 | 581,375 | | |
| 1874 Outubro.. 12 | Queluz a Lavrinhas..... .. | 17,854 | 599,229 | | |
| 1875 Julho..... 20 | Lavrinhas a Cachoeira..... | 19,578 | 618,807 | | |
| 1878 Setembro. 6 | Estação do Cruzeiro (entre Lavrinhas e Cachoeira)..... | ..... | ..... | | |
| | RAMAL DO PORTO NOVO | | | | |
| | *Entre Rios a Porto Novo* | | | | |
| 1869 Junho..... 27 | Entre Rios a Chiador..... | 19,164 | 637,971 | | |
| 1871 Janeiro... 20 | Chiador a Sapucaia..... | 16,877 | 654,848 | Kilometros — 61,704 | |
| 1871 Agosto.... 2 | Sapucaia a Porto Novo..... | 27,723 | 682,571 | 5.297:600$375 | 85:884$489 |
| 1875 Dezembro. 2 | Estação de Anta (entre Chiador e Sapucaia..... ... | ..... | ..... | | |

(***) Sujeito a liquidação de contas da construcção do trecho de Barbacena a Carandahy.

Secretaria da Estrada de Ferro D. Pedro II, em 23 de Fevereiro de 1882.— O Secretario, *Manuel Fernandes Figueira*.

## B:1.—E. F. D. PEDRO II.—Relação do pessoal da Secção de Contabilidade, em 31 de Dezembro de 1881

| EMPREGADOS | | REPARTIÇÕES | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| | | 1.ª SUB-SECÇÃO | 2.ª SUB-SECÇÃO | |
| Chefe da contabilidade | 1 | ..... | ..... | 1 |
| Official | 1 | ..... | ..... | 1 |
| Contador | ..... | 1 | ..... | 1 |
| Ajudante do dito | ..... | 1 | ..... | 1 |
| Guarda livros | ..... | ..... | 1 | 1 |
| Ajudante do dito | ..... | ..... | 1 | 1 |
| 1os Escripturarios | ..... | 6 | 1 | 7 |
| 2os ditos | ..... | 6 | 1 | 7 |
| Amanuensos | ..... | 12 | ..... | 12 |
| Praticantes | ..... | 6 | ..... | 6 |
| Impressôr | ..... | 1 | ..... | 1 |
| Ajudante do dito | ..... | 1 | ..... | 1 |
| Auxiliares | ..... | 13 | 2 | 15 |
| Serventes (servindo de Continuos) | ..... | 1 | 1 | 2 |
| Ditos (ao serviço da chancella) | ..... | 2 | ..... | 2 |
| Somma | 2 | 50 | 7 | 59 |

Secção de Contabilidade em 28 de Fevereiro de 1882.— O official, *Justino Henrique Alves Jacutinga.*

# B. 2.—Estrada de Ferro D. Pedro II.—Balanço em 31 de Dezembro de 1881

## ACTIVO

| | | |
|---|---|---|
| Ministerios | da Agricultura | 31 [illegible] |
| | da Guerra | 8:65[illegible] |
| | da Justiça | 4 [illegible] |
| | da Fazenda | [illegible] |
| | da Marinha | 1[illegible] |
| | do Imperio | 1 [illegible] |
| | do Estrangeiro | 27[illegible] |
| Emprestimos | da provincia do Rio de Janeiro | 34:12[illegible] |
| | » » de Minas Geraes | 8 [illegible] |
| | » » de S. Paulo | 3 [illegible] |
| | » » de Sergipe | [illegible] |
| Estrada de ferro de Cantagallo | | 4 [illegible] |
| » » do Paraitinguá | | [illegible] |
| Companhia Estrada de Ferro de Leopoldina | | 96 [illegible] |
| » » » de Minas | | 42 [illegible] |
| » » » de Petropolis | | [illegible] |
| » » » de Santa Isabel do Rio Preto | | [illegible] |
| Minas & Rio Railway Company | | [illegible] |
| Companhia Brasil Industrial | | 1 [illegible] |
| Rio de Janeiro City Improvements company | | [illegible] |
| Empreza Ferro-carril Santa Cruz & Barueri | | [illegible] |
| » Gabrielli | | [illegible] |
| » do Jornal do Commercio | | [illegible] |
| » do Leoten | | [illegible] |
| » Ferro-carril Jardim publico | | [illegible] |
| Sociedade anonyma do Theatro de la Ópera | | [illegible] |
| Exposição de Industria Nacional | | 1 [illegible] |
| Illustrissima Camara Municipal da Côrte | | [illegible] |
| Camara Municipal da Barbacena | | [illegible] |
| João Estanislau Pereira de Andrade, negociante, importante de folhas em seu poder por prestar contas | | 232 310[illegible] |
| Ricardo Gomes da Silva | | [illegible] |
| Dr. Abilio Cesar Borges | | [illegible] |
| Antonio de Oliveira Mendonça | | [illegible] |
| Carlino Augusto Rodrigues | | [illegible] |
| Barros & C.ª | | [illegible] |
| Caixa | | 308 [illegible] |
| Agencias | | [illegible] |
| Renda a cobrar | | 23 [illegible] |
| Renda arrecadada | | [illegible] |
| Despesas imobilisadas | | 12 [illegible] |
| Deposito caucional, circulante | 552 [illegible] | |
| Idem idem: cartões | 30 [illegible] | 583 215,[illegible] |
| Depositos da Locomoção, circulante | | 537 [illegible] |
| » do Tratego, idem | | 80 [illegible] |
| » da Via permanente, idem | | 471 [illegible] |
| » do Telegrapho, idem | | 5[illegible] |
| Minas de S. Pedro | | 1 191 [illegible] |
| » do Encanado de Dentro | | 1 451 [illegible] |
| Item rodante | | 8 191 [illegible] |
| Carros especiaes para transporte de gado | | 63 [illegible] |
| Animaes | | [illegible] |
| Moveis | | 116 [illegible] |
| Machinas de impressão, utensilios e apparelhos das Estações | | 125 [illegible] |
| Initio de livros e titulos do arrecadação | | [illegible] |
| Conta da estrada, a saber: | | |
| 1.ª Secção | até o anno de 1880 | 7.097 [illegible] |
| | por obras neste anno | 61 [illegible] |
| | | 7.714:933$591 |
| 2.ª Secção | até o anno de 1880 | 13.391 [illegible] |
| | por obras neste anno | 75 [illegible] |
| | | 13.474.081$555 |
| 3.ª Secção | até o anno de 1880 | 5.638:161$306 |
| | por obras neste anno | 39 [illegible] |
| | | 5 677:331$319 |
| 4.ª Secção | até o anno de 1880 | 16 [illegible] |
| | por obras neste anno | 29 [illegible] |
| | | 16.565 [illegible] |
| 5.ª Secção | até o anno de 1880 | 12 30[illegible] |
| | por obras neste anno | 3 [illegible] |
| | | 15 [illegible] |
| Ramal de S. Paulo | até o anno de 1880 | 10 213 155 108 |
| | por obras neste anno | [illegible] |
| | | [illegible] |
| Ramal do Porto Novo | até o anno de 1880 | 5 291 [illegible] |
| | por obras neste anno | 5 [illegible] |
| | | 5 [illegible] |
| Ramal da Santa Cruz | até o anno de 1880 | 4 090 [illegible] |
| | por obras neste anno | 67 [illegible] |
| | | 1 157 [illegible] |
| Ramal de [illegible] | | 61 [illegible] |
| » do Paiz do Ouro | | 14 [illegible] |
| | | [illegible] |
| Propriedades diversas | | [illegible] |
| Caixa das machinas da Barra | | 50 [illegible] |
| » » em Entre-Rios | | [illegible] |
| Estações | material de Campos | 3.170 [illegible] |
| | » da Capital | 1 613 [illegible] |
| | » do interior | 3.109 [illegible] |
| | | 8.191:613$367 |
| Letras a receber | | [illegible] |
| | Rs. | 92.237 [illegible] |

## PASSIVO

| | | |
|---|---|---|
| Emprestimo da provincia do Rio de Janeiro | | 150 [illegible] |
| Conta do pessoal (vencimentos de Novembro a pagar em Janeiro e folhas em poder do Pagador por prestar contas) | | 601 [illegible] |
| Administração central (idem idem do Almoxarifado a pagar em Janeiro | | [illegible] |
| Obras novas de prolongamento e ramaes | | 7 [illegible] |
| Credores diversos | | [illegible] |
| Valores depositados | | [illegible] |
| Thesouro Nacional | | [illegible] |
| Troças | | [illegible] |
| Estrada de ferro D. Pedro II, de capital | | 24 [illegible] |
| Companhia de Londres et Lorgel de Terre Noire la Voulte et Bouxèges | | [illegible] |
| Companhia Estrada de ferro S. Paulo e Rio de Janeiro | | [illegible] |
| » » » Boreode e Arêas | | [illegible] |
| » » » União Mineira | | [illegible] |
| » » » União Valenciana | | [illegible] |
| » de Carris Urbanos | | [illegible] |
| Empreza do Ramal do Rio Preto | | [illegible] |
| L. B. da Oliveira | | [illegible] |
| Knowles & Foster | | [illegible] |
| José Pereira da Rocha Paranhos | | [illegible] |
| José Maria de Araujo | | [illegible] |
| [illegible] | | [illegible] |
| Antonio José Pereira da Silva | | [illegible] |
| Société Anonyme des Ateliers d'Aughene | | [illegible] |
| Napoleão | | [illegible] |
| Imposto da propriedade de Minas Geraes | | [illegible] |
| Lucros e perdas: | | |
| Saldo de 1880 | 31 [illegible] | |
| Lucro em 1881 | 7 [illegible] | [illegible] |
| Rs. | | 92 [illegible] |

S. E. ou R.—Secção de contabilidade (2.ª Sub-secção), 25 de Janeiro de 1882.

*Joaquim Augusto de Macedo Paes Leme, guarda-livros.*

# B. 3.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração da conta de Lucros e Perdas em 31 de Dezembro de 1881

| RECEITA | | DESPEZA | |
|---|---|---|---|
| Rendimonto da ostrada..... | 13.067:911$130 | Custeio da estrada..... | 5.684:710$166 |
| Ronda do proprios..... | 37:940$000 | Reclamações..... | 3:977$950 |
| Renda ovontual..... | 705$000 | Despeza ovontual..... | 700$000 |
| Indomnisações..... | 5:282$747 | | 5.689:388$116 |
| Multas d'ompregados..... | 8:601$292 | Saldo..... | 7.489:251$552 |
| Fretos — Importancia debitada osto anno á companhia E. F. da Leopoldina o outras, incluida na renda a cobrar em 31 de Dezombro do anno passado o differenças verificadas nas contas correntes dos mesmos annos, das companhias em trafego mutuo... | 53:767$475 | | |
| Telegrapho — Differenças verificadas nas ditas contas correntes..... | 32$300 | | |
| Renda a cobrar — Differença verificada para mais na importancia do saldo do fretos a cobrar em 31 do Dezembro de 1880..... | 4:399$724 | | |
| | Rs. 13.178:639$668 | | Rs. 13.178:639$668 |

S. E. O.— Secção da Contabilidade (2ª Subsecção), 28 de Fevereiro de 1882.— *Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme, Guarda-Livros.*

# B. 4. — E. F. D. PEDRO II. — Balanço da Receita e Despeza da Estrada em trafego no anno de 1881

## RECEITA

| | | |
|---|---|---|
| Rendimento do trafego — Em Janeiro | 1.018:078$500 | |
| Fevereiro | 1.177:000$920 | |
| Março | 1.111:000$230 | |
| Abril | 1.071:235$160 | |
| Maio | 1.105:336$710 | |
| Junho | 921:861$910 | |
| Julho | 1.183:210$750 | |
| Agosto | 1.405:129$110 | |
| Setembro | 1.450:380$970 | |
| Outubro | 1.361:179$850 | |
| Novembro | 1.091:500$150 | |
| Dezembro | 960:281$310 | |
| | | 13 912:177$930 |
| Deduzidos: | | |
| Renda pertencente á Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro | 121:759$200 | |
| Idem idem á Companhia E. de F. de Recife a Crato | 13:089$420 | |
| Idem idem á Companhia E. de F. União Mineira | 65:117$370 | |
| Idem idem á Companhia E. de F. União Valenciana | 85:256$120 | |
| Idem idem á Companhia E. de F. d'Oeste de Minas | 81:099$810 | |
| Idem idem á Empreza do Ramal do Rio Preto | 7:469$360 | |
| Idem idem á Empreza F. Central de Santa Cruz a Itaguahy | 2:325$580 | |
| Importancia de commissões cobradas por conta de José Pereira da Rocha Paranhos | 4:306$000 | |
| Idem de transporte a domicilio pertencente á companhia de Carris Urbanos | 11.898$920 | |
| Idem das taxas de transportes (Decreto n. 7565 de 13 de Dezembro de 1879) | 172:312$000 | 871:166$800 |
| | | 11 065:911$130 |
| Rendas arrecadadas pela Thesouraria | | 47:265$292 |
| | Réis | 13 115:157$422 |

## DESPEZA

| | | |
|---|---|---|
| Custeio da estrada — Em Janeiro | 136:860$511 | |
| Fevereiro | 602:996$729 | |
| Março | 539:579$117 | |
| Abril | 149:636$901 | |
| Maio | 582:323$811 | |
| Junho | 176:918$316 | |
| Julho | 489:138$111 | |
| Agosto | 478:928$736 | |
| Setembro | 511:778$103 | |
| Outubro | 532:025$815 | |
| Novembro | 133:153$193 | |
| Dezembro | 518:959$411 | |
| | | 5 681:710$166 |
| Saldo (*) | | 7 430.117$256 |
| | Réis | 13 115 157$422 |

## DESENVOLVIMENTO

| | | | | | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Passagens** | | 2.656:013$740 | | | | | |
| Menos: Pertencente á Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro | 108:933$610 | | | | | | |
| Idem á Companhia E. de F. de Recife a Crato | 229$400 | | | | | | |
| Idem á Companhia E. de F. União Mineira | 11:379$390 | | | Administração Central | 73:393$867 | 5 350$451 | 78:911$321 |
| Idem á Companhia E. de F. União Valenciana | 9.855$810 | | | Contribuidoria | 109:531$367 | 15 390$621 | 125.281$988 |
| Idem á Companhia E. de F. d'Oeste de Minas | 6.185$740 | | | Trafego | 1.183 103$016 | 66 250$015 | 1 250 653$031 |
| Taxa de transporte | 131 312$000 | 300.925$550 | 2.316.088$190 | Locomoção | 750 921$911 | 117:337$906 | 1.768.259$817 |
| **Trens** | | 11 165:278$910 | | Via permanente | 1.116.131$993 | 882 325$316 | 2.298 :616$250 |
| Menos: Pertencente á Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro | 314:083$740 | | | Telegrapho | 428 673$312 | 29 328$815 | 168.002$127 |
| Idem á Companhia E. de F. de Recife a Crato | 12:388$420 | | | Commissão de exame | 4 775$696 | 333$816 | 1:809$512 |
| Idem á Companhia E. de F. União Mineira | 31 116$180 | | | | | | |
| Idem á Companhia E. de F. União Valenciana | 71:493$580 | | | | | | |
| Idem á Companhia E. de F. d'Oeste de Minas | 71:107$370 | | | | | | |
| Idem á Empreza do Ramal do Rio Preto | 7:169$360 | | | | | | |
| Idem á Empreza F. C. de Santa Cruz a Itaguahy | 2:325$580 | | | | | | |
| Idem á Companhia de Carris Urbanos | 11 898$920 | 571 533$560 | 10 613:695$080 | | | | |
| **Armazenagens** | | | 27 163$160 | | | | |
| **Multas** | | | 1 310$720 | | | | |
| **Telegrapho** | | 63:931$560 | | | | | |
| Menos: Pertencente á Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro | 1:376$550 | | | | | | |
| Idem á Companhia E. de F. de Recife a Crato | 718$500 | | | | | | |
| Idem á Companhia E. de F. União Mineira | 468$500 | | | | | | |
| Idem á Companhia E. de F. União Valenciana | 318$810 | | | | | | |
| Idem á Companhia E. de F. d'Oeste de Minas | 501$800 | 6 173$250 | 57:758$310 | | | | |
| **Rendas diversas** | | 73:550$312 | | | | | |
| Menos: Pertencente á Companhia E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro | 2 920$420 | | | | | | |
| Commissão cobrada por conta de José Pereira da Rocha Paranhos | 1:306$000 | 6:532$420 | 68:018$152 | | | | |
| | | Réis | 13:115:157$422 | Réis | 3.668:131$110 | 1.116:579$053 | 5.681:710$166 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Rendimento no anno de 1880 | 11.300 973$108 | Custeio no anno de 1880 | 5.372 412$081 |
| Idem . . de 1881 | 13 115:157$422 | Idem . . de 1881 | 5.681:710$166 |
| Differença para mais em 1881 — Réis | 1.805 184$014 | Differença para mais em 1881 — Réis | 312 298$085 |

Differença para mais na Receita de 1881 . . . . 1.805 184$014
Idem idem na Despeza de 1881 . . . . 312:298$085
Réis 1 492 886$929

(*) Este saldo representa 8,28 % do capital empregado na linha em trafego.
Não estão incluidas neste balanço as verbas de despeza a annullar por ter sido a respectiva importancia annullada nas competentes verbas do deposito.

S. E. ou D. Secção de Contabilidade (2.ª Subsecção), 28 de Fevereiro de 1881. — *João Augusto de Macedo Paes Leme*, Guarda-Livros.

# B. 5.— Synopse da Receita e Despeza effectiva (no Rio de Janeiro e no Estrangeiro) da E. F. D. Pedro II durante o exercicio de 1880 a 1881

## RECEITA

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Ordinaria:** | | | |
| Rendimento da Estrada pertencente a Pedro II | 12.937:048$601 | | |
| Idem idem (a debito do Governo Geral, Provincias e construcção do prolongamento) | 95.127$120 | 13.032:527$721 | |
| Renda de proprios | | 31:478$831 | 13.150:006$552 |
| **Extraordinaria:** | | | |
| Multas por infracção do Regulamento | 1:234$900 | | |
| Idem de empregados | 9:592$608 | 10:827$508 | |
| Renda eventual. Producto da renda de objectos limpos, contribuições de pennas d'agua, etc. | | 4:519$865 | 15:346$373 |
| | | | 13.165:352$925 |
| **Depositos:** | | | |
| Importancia recebida de Manoel Martins da Silva e outros para a construcção de uma estação no Arraial do Dia | | 12:000$000 | |
| Idem dos juros de 15 apolices da Divida Publica transferidas a esta Estrada pelo ex-Fiel Raphael Antonio Oliveira Barros | | 450$000 | |
| Idem da venda de arcos abandonados na Estação da Côrte | | 63$80 | |
| Idem de transportes da Provincia de Minas Geraes | | 105$147 | |
| Differença entre a importancia das repartições recebidas do diversos empregados e a das entregues á Agencia da Côrte | | 365$448 | |
| Idem entre a importancia dos vencimentos pagos e o pagar durante o exercicio | | 1:785$310 | 17:619$270 |
| **Movimento de fundos:** | | | |
| Sello e direitos de nomeações de empregados | | 14:845$553 | |
| Imposto sobre vencimentos cobrados em virtude do art. 48 n. 5 da Lei n. 2940 de 31 de Outubro de 1879 | | 40:904$748 | |
| Taxa de transportes cobrada em virtude da Lei n. 7565 de 13 de Dezembro de 1879 | | 498:822$960 | |
| Importancia paga pela Delegacia do Thesouro em Londres por combustivel e material diverso — £ 56,023, 6,8 a 27 d. | | 497,980$746 | |
| Supprimentos feitos pela Caixa de 1881 a 1882 | | 197:560$503 | 947:112$480 |
| | | Rs. | 14.030:112$675 |

## DESPEZA

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Effectiva:** | | | |
| (Por conta do credito ordinario) | | | |
| Pessoal da Administração Central | | 133:956$053 | |
| » do Trafego | | 1.222:337$633 | |
| » da Contabilidade | | 33:218$114 | |
| » da Locomoção | | 881:168$793 | |
| » da Via Permanente | | 1.539:881$861 | |
| » do Telegrapho | | 101:125$270 | |
| » da commissão de exame | | 19:916$283 | 3.933:618$013 |
| Material diverso para consumo (comprado no Rio de Janeiro) | | 1.221:225$781 | |
| Idem idem idem (comprado no estrangeiro) | | | |
| Combustivel £ 30.516, 17,6 a 27 d. | 824:964$116 | | |
| Trilhos £ 29.505, 19,8 a 27 d. | 256:219$630 | 449.980$746 | 1.727:206$920 |
| Despezas diversas. Fretes, descargas, carretos, reclamações, publicações e despezas miudas | | | 386:818$126 |
| | | | (*) 6.053:125$794 |
| **Obras por conta do credito supplementar extraordinario** *(Decreto n. 2984 de 10 de Setembro de 1880)* | | | |
| Pela Via Permanente. Pessoal | | 215:996$203 | |
| Material | | 51:129$531 | 267:125$736 |
| **Depositos:** | | | |
| Importancia paga a Joaquim Nogueira Guedes pela desapropriação de um predio na Gambôa | | 6.000$000 | |
| Differença entre os fretes recebidos e os entregues a Agencia da Estação da Côrte | | 913$720 | 6.913$720 |
| **Movimento de Fundos:** | | | |
| Dinheiro remettido ao Thesouro Nacional por conta da renda geral da Estrada | | 7.500:000$000 | |
| Importancia a debito do Governo Geral, Provincias e construcção do prolongamento | | 95:127$120 | |
| Importancia paga por c/ do Ministerio do Imperio | | 165$640 | |
| Supprimentos á Caixa do exercicio de 1879 a 1880 | | 127:478$615 | 7.722.618$505 |
| | | Rs. | 14.030:112$675 |

(*) Não incluidas as differenças de cambio

S. F. em 9.— Secção de Contabilidade (2ª Subsecção) em 28 de Fevereiro de 1882.

*Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme*, guarda-livros.

# B 6.— E. F. D. PEDRO II.— Capital empregado em 31 de dezembro de 1881

| | | | |
|---|---|---|---|
| Na linha em trafego : | | | |
| Custo da Estrada : | | | |
| 1ª Secção | | 7.741:923$523 | |
| 2ª Dita | | 13.471:082$555 | |
| 3ª Dita | | 4.677:332$349 | |
| 4ª Dita | | 11.865:947$470 | |
| 5ª Dita ( até Carandahy (*) ) | | 15.834:259$531 | |
| Ramal de Santa Cruz | | 1.137:552$197 | |
| » de Macacos | | 61:695$557 | |
| » de S. Paulo | | 10 273:648$889 | |
| » do Porto Novo do Cunha | | 5.299:799$375 | |
| » do Paty do Alferes ( exploração ) | | 11:678$770 | |
| | | | 70.374:920$286 |
| Estações | | | 8 194:617$557 |
| Officinas de S. Diogo | | | 1.194:116$437 |
| Officinas do Engenho de Dentro | | | 1.450:697$691 |
| Depositos de Machinas na linha | | | 98:263$247 |
| Trem rodante | | | 8.187:568$460 |
| Mobilia | | | 111:554$567 |
| Machinas d'imprimir, utensilios e apparelhos das Estações | | | 125:311$641 |
| Instrumentos e livros d'Engenharia | | | 1:440$993 |
| Proprios diversos | | | 200:600$900 |
| Animaes | | | 180$000 |
| | | | 89.939:271$578 |
| Material em ser : | | | |
| Deposito Central, existencia neste deposito : | | | |
| Trilhos e accessorios para a Via Permanente | 177:701$894 | | |
| Coke | 3:486$930 | | |
| Carvão | 181:906$115 | | |
| Material e artigos diversos | 189:834$585 | | |
| | | 552:929$524 | |
| Carvão em viagem | | 30:276$103 | |
| | | 583:205$627 | |
| Existencia nos depositos filiaes, a saber : | | | |
| Depositos da Via Permanente, material diverso | | 471:053$000 | |
| Depositos do Trafego, idem idem | | 80:017$107 | |
| Depositos do Telegrapho, idem telegraphico | | 58:853$819 | |
| Depositos da Locomoção : | | 1.193:139$553 | |
| Coke | 3:384$307 | | |
| Carvão | 203:144$287 | | |
| Material diverso | 332:005$607 | | |
| | | 538:534$201 | 1.731:673$754 |
| | | Rs .... | 91.670:945$332 |

(*) Calculou-se o custo do trecho da linha de Barbacena a Carandahy (approximadamente), tomando-se por base o preço médio kilometrico encontrado pelo Sr. Engenheiro em chefe na ultima medição provisoria dos trabalhos executados pelo Empreiteiro Maximiano Pinto Ferraz de Vasconcellos constante do seu ultimo relatorio ( a fl. 12 ), addicionando-se as despezas com a 3ª Secção de prolongamento (Mappa XV) do mesmo relatorio, visto não poder o mesmo Sr. Engenheiro dar nesta occasião o custo real pelos motivos que allega em seu officio sob n. 426 de 30 de Março de 1882.

S. E. O.— Secção da Contabilidade (2ª Subsecção), 30 de Março de 1882.— *Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme.* — Guarda-livros.

**B 7.**—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração da despeza effectiva da Estrada de Ferro D. Pedro II por conta do credito ordinario desde o exercicio de 1866—1867 até o de 1880—1881, e dos creditos votados pela Assembléa geral legislativa para a mesma despeza

**Exercicio de 1866—1867**

| | | |
|---|---|---|
| Credito especial concedido pelo Decreto n. 3728 de 7 de Novembro de 1866 | | 2.604:416$563 |
| Despeza feita | | 2.368:380$747 |
| Excesso de credito | | 236:035$816 |

**Exercicio de 1867—1868**

| | | |
|---|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 1507 de 26 de Setembro de 1867 e Decreto n. 4286 de 10 de Dezembro de 1868 | | 2.097:752$334 |
| Despeza feita | | 2.249:246$027 |
| Excesso de despeza | | 151:493$693 |

**Exercicio de 1868—1869**

| | | |
|---|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 1507 de 26 de Setembro de 1867 e Decreto n. 4442 de 24 de Dezembro de 1869 | | 2.589:651$270 |
| Despeza feita | | 2.936:214$961 |
| Excesso de despeza | | 346:563$691 |

**Exercicio de 1869—1870**

| | | |
|---|---|---|
| Credito votado pelas Leis ns. 1507, 1587, 1750, de 26 de Setembro de 1867, 28 de Junho e 20 de Outubro de 1869 e Decreto n. 4659 de 29 de Dezembro de 1870 | | 2.000:000$000 |
| Decreto n. 4474 de 14 de Fevereiro de 1870 (extraordinario) | | 2.407:220$467 |
| Decreto n. 4609 de 15 de Outubro (extraordinario) | | 925:827$650 |
| | | 5.333:048$117 |
| Despeza feita | | 5.010:251$082 |
| Excesso de credito | | 322:797$035 |

**Exercicio de 1870—1871**

| | | |
|---|---|---|
| Credito votado pelas Leis ns. 1764 e 1836 de 28 de Junho e 27 de Setembro de 1870 e Decreto n. 4849 de 18 de Dezembro de 1871 | | 2.034:050$000 |
| Decreto n. 4608 de 15 de Setembro de 1870 (extraordinario) | | 3.365:950$000 |
| | | 5.400:000$000 |
| Despeza feita | | 5.400$000$000 |
| A despeza total neste exercicio foi de | | 7.809:390$220 |
| Deduziu-se : | | |
| Importancia despendida por conta do credito da Lei n. 1953 de 17 de Junho de 1871 (prolongamento) | | 2.409:390$220 |
| | | 5.400:000$000 |

**Exercicio de 1871—1872**

| | | |
|---|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 1836 de 27 de Setembro de 1870 § 7ª e Decreto n. 5021 de 20 de Julho de 1872 | | 2.034:050$000 |
| Despeza effectiva no Rio de Janeiro | 4.679:889$729 | |
| Em Londres | 617:396$522 | 5.297:286$251 |
| Excesso de despeza | | 3.263:236$251 |

**Exercicio de 1872—1873**

| | | |
|---|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873 | | 3.908:814$000 |
| Despeza effectiva no Rio de Janeiro | 4.181:704$100 | |
| Em Londres | 939:802$115 | 5.121:506$215 |
| Excesso de despeza | | 1.212.692$215 |

**Exercicio de 1873—1874**

| | | |
|---|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873 e Decreto n. 5610 de 25 de Abril de 1874 | | 3.908:814$000 |
| Despeza effectiva no Rio de Janeiro | 3.760:285$685 | |
| Em Londres | 918:589$220 | 4.678:874$905 |
| Excesso de despeza | | 770:060$905 |

**Exercicio de 1874—1875**

| | | |
|---|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 2348 de 25 de Agosto de 1873 | | 3.908:814$000 |
| Despeza effectiva no Rio de Janeiro | 3.860:521$873 | |
| Em Londres | 313:997$297 | 4.174:519$170 |
| Excesso de despeza | | 265:705$170 |

**Exercicio de 1875—1876**

| | | |
|---|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 2640 de 22 de Setembro de 1875 | | 4.500:000$000 |
| Despeza effectiva no Rio de Janeiro | 4.318:357$011 | |
| Em Londres | 529:924$220 | 4.848:281$231 |
| Excesso de despeza | | 348:281$231 |

**Exercicio de 1876—1877**

| | |
|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 2670 de 20 de Outubro de 1875 | 4.500:000$000 |
| Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres | 5.677:049$514 |
| Excesso de despeza | 1.177:049$514 |

**Exercicio de 1877—1878**

| | |
|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 2670 de 20 de Outubro de 1875 | 4.500:000$000 |
| Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres | 5.110:967$069 |
| Excesso de despeza | 610:967$069 |

**Exercicio de 1878—1879**

| | |
|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 2792 de 20 de Outubro de 1877 | 4.500:000$000 |
| Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres | 5.452:332$570 |
| Excesso de despeza | 952:332$570 |

**Exercicio de 1879—1880**

| | |
|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 2940 de 31 de Outubro de 1879 | 5.370:000$000 |
| Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres | 5.329:458$790 |
| Saldo | 40:541$210 |

**Exercicio de 1880—1881** (*)

| | |
|---|---|
| Credito votado pela Lei n. 2940 de 31 de Outubro de 1879 | 5.370:000$000 |
| Despeza effectiva no Rio de Janeiro e em Londres | 6.053:124$794 |
| Excesso de despeza | 683:124$794 |

(*) Este exercicio ainda não está liquidado no Thesouro Nacional.

*Secção de Contabilidade* (2ª *Sub-secção*), 28 de Fevereiro de 1882.—*Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme*, — Guarda Livros.

**B 8.**— E. F. D. PEDRO II. Comparação da receita e despeza nos exercicios de 1866—1867 a 1880—1881, e indicação das medias da receita e despeza por kilometro em trafego nos mesmos exercicios

| EXERCICIOS | IMPORTANCIA | EXTENSÃO MEDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO | MEDIAS DA RECEITA E DESPEZA POR KILOM. EM TRAFEGO |
|---|---|---|---|
| **1866—1867** | | | |
| Receita | 2.090:005$652 | 145.304 k | 14:383$675 |
| Despeza effectiva | 2 368:380$747 | | 16:299$487 |
| Dificit | 278:375$095 | | |
| Relação da despeza para a receita | 113.32 % | | |
| **1867—1868** | | | |
| Receita | 2.609:687$387 | 197.631 k | 13:204$818 |
| Despeza eflectiva | 2.249:246$027 | | 11:381$038 |
| Saldo | 360:441$360 | | |
| Relação da despeza para a receita | 86.18 % | | |
| **1868—1869** | | | |
| Receita | 3.738:574$630 | 202.564 k | 18:456$263 |
| Despezp effectiva | 2.936:214$961 | | 14:495$245 |
| Saldo | 802:359$669 | | |
| Relação da despeza para a receita | 78.53 % | | |
| **1869—1870** | | | |
| Receita | 4.007:360$928 | 221.506 k | 22:595$348 |
| Despeza effectiva | 5.010:251$082 | | 22:612$905 |
| Deficit | 1.002:890$154 | | |
| Relação da despeza para a receita | 125.02 % | | |
| **1870—1871** | | | |
| Receita | 5.247:813$923 | 237.550 k | 22:091$407 |
| Despeza effectiva | 5.400:000$000 | | 22:732$506 |
| Deficit | 152:186$077 | | |
| Relação da despeza para a receita | 109.90 % | | |
| **1871—1872** | | | |
| Receita | 4.911:927$020 | 304.585 k | 16:126$621 |
| Despeza effectiva | 5.297:286$251 | | 17:391$815 |
| Deficit | 385:359$231 | | |
| Relação da despeza para receita | 107.84 % | | |
| **1872—1873** | | | |
| Receita | 6.848:362$570 | 239.580 k | 27.167$155 |
| Despeza effectiva | 5.121:506$215 | | 18:081$884 |
| Saldo | 1.726:856$355 | | |
| Relação da despeza para a receita | 74.78 % | | |

| EXERCICIOS | IMPORTANCIA | EXTENSÃO MEDIA EM TRAFEGO DURANTE O EXERCICIO | MEDIAS DA RECEITA E DESPEZA POR KILOM. EM TRAFEGO |
|---|---|---|---|
| **1873–1874** | | | |
| Receita | 6.213:622$078 | 374.817 k | 16:577$748 |
| Despeza effectiva | 4.678:874$905 | | 12:483$091 |
| Saldo | 1.534:747$173 | | |
| Relação da despeza para a receita | 75.30 % | | |
| **1874–1875** | | | |
| Receita | 8.438:428$989 | 419.644 k | 20:108$541 |
| Despeza effectiva | 4.174:519$170 | | 9:947$763 |
| Saldo | 4.263:909$819 | | |
| Relação da despeza para a receita | 49.47 % | | |
| **1875–1876** | | | |
| Receita | 7.969:088$135 | 478.666 k | 16:648$536 |
| Despeza effectiva | 4.848:280$231 | | 10:128$735 |
| Saldo | 3.120:806$904 | | |
| Relação da despeza para a receita | 60.83 % | | |
| **1876–1877** | | | |
| Receita | 8.554:755$218 | 521.898 k | 16:391$622 |
| Despeza effectiva | 5.677.049$514 | | 10:877$699 |
| Saldo | 2.877:705$704 | | |
| Relação da despeza para a receita | 66.36 % | | |
| **1877–1878** | | | |
| Receita | 9.153:312$304 | 560.919 k | 16:318$474 |
| Despeza effectiva | 5.110:967$069 | | 9:111$773 |
| Saldo | 4.042:375$235 | | |
| Relação da despeza para a receita | 55.83 % | | |
| **1878–1879** | | | |
| Receita | 10.880:959$097 | 621.752 k | 17:500$481 |
| Despeza effectiva | 5.452:332$570 | | 8:769$304 |
| Saldo | 5.428:626$527 | | |
| Relação da despeza para a receita | 50.10 % | | |
| **1879–1880** (*) | | | |
| Receita | 10.414:288$093 | 633.725 k | 16:433$449 |
| Despeza effectiva | 5.329:458$790 | | 8:409$734 |
| Saldo | 5.084:829$303 | | |
| Relação da despeza para a receita | 51.17 % | | |
| **1880–1881** (*) | | | |
| Receita | 13.085:350$925 | 648.332 k | 20:183$102 |
| Despeza effectiva | 6.053:124$794 | | 9:336$458 |
| Saldo | 7.032:226$131 | | |
| Relação da despeza para a receita | 46.23 % | | |

(*) Estes exercicios ainda não estão liquidados no Thesouro Nacional.

*Secção de Contabilidade*, (2. *Sub-secção,*) 28 de Fevereiro de 1882.—*Jacintho Augusto de Macedo Paes Leme*, Guarda-Livros.

# B. 9.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração do movimento e receita por estações no anno de 1881

| Estações | Passagens — Classes 1.ª | Passagens — Classes 2.ª | Passagens — Total | Passagens — Producto | Encommendas — Kilos | Encommendas — Producto | Bagagens — Kilos | Bagagens — Producto | Animaes — Quantidade | Animaes — Producto | Carros — Quantidade | Carros — Producto | Mercadorias — Kilogrammas — Café | Mercadorias — Kilogrammas — Diversos | Mercadorias — Kilogrammas — Total | Mercadorias — Producto | Rendas diversas | Arrazenagens | Telegrapho | Multas | Producto geral |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Côrte | 279:147 | 670:601 | 950:051 | 871:597$000 | 2:898:326 | 102:891$510 | 498:351 | 26:443$300 | 3:582 | 9:537$300 | 92 | 2:856$000 | ..... | 85:297:791 | 85:297:791 | 2:291:955$100 | 10:476$100 | 8:690$210 | 8:015$550 | 365$521 | 3:132:904$920 |
| 1.º Classe — Gambôa | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 33:461:852 | 33:461:852 | 479:248$000 | 2:059$700 | 4:756$510 | ..... | 5$000 | 486:123$000 |
| Barra do Pirahy | 34:273 | 90:605 | 124:878 | 81:174$500 | 138:959 | 3:187$210 | 58:460 | 3:062$800 | 585 | 1:816$100 | 56 | 924$650 | 5:792:895 | 1:597:509 | 7:390:212 | 131:038$550 | 91$160 | 264$210 | 2:155$200 | 110$000 | 229:156$740 |
| Entre-Rios | 11:270 | 16:124 | 27:394 | 44:137$000 | 86:927 | 1:707$210 | 30:452 | 1:238$900 | 425 | 2:015$000 | 61 | 551$185 | 591:750 | 528:596 | 1:120:346 | 20:101$180 | 905$200 | 79$800 | 1:095$000 | 35$000 | 75:186$340 |
| Serraria | 4:479 | 7:237 | 11:716 | 26:991$100 | 27:290 | 1:303$000 | 16:370 | 895$600 | 107 | 210$100 | 2 | 265$560 | 2:195:370 | 740:195 | 2:935:565 | 91:227$820 | 378$600 | 406$200 | 601$100 | 165$000 | 123:821$760 |
| Porto Novo do Cunha | 11:803 | 13:910 | 25:763 | 121:841$000 | 178:810 | 7:835$210 | 45:696 | 4:131$600 | 836 | 2:719$100 | 24 | 432$100 | 36:798:013 | 2:909:593 | 39:707:605 | 1:551:23$600 | 1:503$621 | 1:399$120 | 2:417$500 | 309$000 | 1:696:065$82 |
| Cachoeira | 6:018 | 16:854 | 22:872 | 59:525$100 | 225:412 | 3:773$000 | 20:352 | 1:191$760 | 11:746 | 23:797$000 | 59 | 1:348$500 | 2:380:539 | 2:226:232 | 4:606:771 | 163:948$900 | 265$600 | 176$000 | 1:583$000 | 125$000 | 219:165$960 |
| 2.º Classe — S. Diogo | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 657 | 297$000 | 1 | 3$100 | ..... | 44:624:593 | 11:149:593 | 71:343$280 | 68$200 | 87$020 | ..... | ..... | 71:79[illegible]$830 |
| Engenho Novo | 90:333 | 257:005 | 347:337 | 46:041$100 | 11:876 | 410$500 | 216:361 | 1:967$700 | 210 | 519$600 | 6 | 77$820 | 5:033 | 948:864 | 953:902 | 1:839$820 | 467$000 | 18$000 | 159$000 | 25$000 | 51:402$610 |
| Cascadura | 16:765 | 105:901 | 152:669 | 110:779$500 | 1:049:199 | 2:703$310 | 277:301 | 2:339$980 | 937 | 587$400 | 2 | 14$200 | 4:335 | 1:353:911 | 1:358:246 | 2:739$400 | 641$000 | 795$200 | 693$700 | 25$000 | 49:522$510 |
| Relêgo | 2:677 | 10:866 | 13:543 | 37:311$800 | 137:381 | 1:112$200 | 37:825 | 586$500 | 223 | 308$920 | 4 | 40$120 | 1:018:803 | 1:685:242 | 2:703:175 | 50:018$920 | 10$061 | 367$000 | 114$000 | 52$000 | 46:048$700 |
| Descongado | 4:603 | 7:319 | 11:912 | 21:720$600 | 69:551 | 1:224$010 | 15:867 | 734$300 | 499 | 967$000 | 4 | 65$260 | 1:182:698 | 98:124 | 1:280:506 | 30:601$900 | 104$250 | 20$500 | 663$500 | 10$000 | 53:216$320 |
| Mariano Procopio | 1:215 | 3:910 | 5:135 | 9:854$000 | 31:915 | 2:003$610 | 1:908 | 258$400 | 172 | 816$100 | 17 | 245$200 | 6:791:034 | 1:138:163 | 8:229:195 | 222:101$000 | 114$100 | 176$160 | 477$000 | ..... | 316:278$970 |
| Barra Mansa | 10:531 | 19:652 | 31:196 | 50:365$700 | 183:553 | 3:921$680 | 26:337 | 1:476$900 | 2:057 | 5:150$000 | 15 | 129$000 | 5:163:856 | 125:823 | 5:288:679 | 152:860$100 | 195$810 | 2:8[illegible]$810 | 1:861$220 | 109$000 | 216:272$900 |
| Retiro | 8:017 | 20:941 | 28:918 | 48:003$100 | 117:970 | 2:126$000 | 35:467 | 1:356$800 | 2:087 | 4:375$000 | 12 | 105$000 | 3:187:876 | 501:032 | 3:688:970 | 109:979$200 | 314$010 | 98$020 | 1:063$000 | 55$000 | 167:817$800 |
| 3.ª Classe — Sapopemba | 1:280 | 13:497 | 15:227 | 9:831$000 | 77:959 | 513$100 | 762 | 175$700 | 94 | 116$600 | ..... | ..... | ..... | 116:696 | 116:696 | 3:812$200 | 8$120 | 17$000 | 116$500 | 35$000 | 11:031$900 |
| Matatombomba | 1:892 | 18:898 | 22:790 | 22:210$100 | 309:163 | 2:302$600 | 4:305 | 109$200 | 165 | 319$100 | 1 | 6$100 | 69:990 | 3:131:399 | 3:201:389 | 90:385$000 | 105$000 | 15$920 | 629$000 | 56$000 | 61:341$300 |
| Queimados | 1:991 | 8:592 | 10:583 | 11:384$500 | 211:033 | 1:641$900 | 6:581 | 173$800 | 171 | 311$100 | 4 | 53$920 | 27:151 | 2:915:129 | 2:942:830 | 77:116$600 | 181$160 | 83$900 | 22$000 | 5$000 | 31:150$200 |
| Rodeio | 2:111 | 8:821 | 10:932 | 31:728$100 | 61:791 | 961$800 | 1:551 | 191$900 | 136 | 398$700 | 1 | 9$700 | 1:090:372 | 4:564:035 | 5:635:405 | 157:765$200 | 316$800 | 98$700 | 110$100 | 15$000 | 59:993$200 |
| Saul Nova | 3:748 | 9:125 | 12:873 | 16:191$800 | 99:011 | 1:399$810 | 8:650 | 376$600 | 171 | 511$600 | 15 | 263$120 | 2:865:210 | 286:007 | 3:151:217 | 60:905$200 | 415$000 | 126$100 | 566$200 | 5$000 | 89:205$780 |
| Commercio | 4:817 | 8:437 | 12:933 | 25:[illegible]$000 | 78:934 | 2:432$[illegible] | 31:261 | 1:[illegible]$520 | 240 | 613$600 | 15 | 158$200 | 6:928:013 | 251:088 | 7:218:703 | 190:031$120 | 175$000 | 938$250 | 810$500 | 40$000 | 291:795$690 |
| Olha | 3:491 | 8:048 | 11:508 | 20:[illegible]$000 | 54:919 | 1:344$100 | 45:527 | 828$300 | 449 | 1:225$000 | 10 | 131$100 | 5:503:427 | 835:742 | 6:339:169 | 173:[illegible]$000 | 204$810 | 398$210 | 403$500 | ..... | 198:402$200 |
| Parahyba do Sul | 12:121 | 20:865 | 32:986 | 53:236$200 | 169:331 | 2:[illegible]$510 | 44:787 | 1:817$900 | 295 | 736$900 | 8 | 84$300 | 3:406:931 | 329:408 | 3:735:339 | 188:418$300 | 318$720 | 270$[illegible] | 1:641$100 | 30$000 | 229:310$500 |
| Paraibuna | 4:860 | 8:352 | 13:212 | 28:[illegible]$000 | 41:810 | 1:6[illegible]$000 | 14:703 | 896$810 | 118 | 367$300 | 7 | 103$800 | 1:666:316 | 110:602 | 2:103:918 | 63:627$800 | 111$720 | 218$100 | 518$200 | 59$000 | 98:231$800 |
| Mathias Barbosa | 2:568 | 5:338 | 7:906 | 11:[illegible]$700 | 14:715 | 871$000 | 5:312 | 219$700 | 76 | 146$100 | 4 | 24$000 | 1:293:487 | 75:393 | 1:368:880 | 33:310$700 | 1:563$100 | ..... | 408$100 | 5$000 | 69:175$900 |
| Juiz de Fora | 13:175 | 18:879 | 32:054 | 77:831$000 | 115:051 | 3:403$620 | 64:891 | 3:617$[illegible]0 | 486 | 738$100 | 23 | 518$700 | 790:030 | 1:156:127 | 1:952:157 | 31:[illegible]$800 | 1:183$650 | 1837$720 | 2:456$600 | 154$000 | 44:923$810 |
| João Gomes | 1:509 | 5:183 | 6:693 | 11:81[illegible]$100 | 121:693 | 4:175$100 | 7:488 | 214$700 | 102 | 1:606$700 | 4 | 265$000 | 506:364 | 1:935:871 | 2:442:215 | 10:738$000 | 35$700 | 86$010 | 235$800 | 53$000 | 53:328$300 |
| 3.ª Classe — Soto | 2:701 | 5:869 | 8:570 | 23:118$300 | 19:035 | 827$100 | 8:837 | 641$980 | 229 | 534$000 | 4 | 64$000 | ..... | 351:021 | 351:021 | 5:810$600 | 153$710 | 1:185$[illegible] | 228$400 | 30$000 | 36:314$670 |
| Barbacena | 4:988 | 11:181 | 16:172 | 61:[illegible]$000 | 18:218 | 3:[illegible]$850 | 38:184 | 3:116$100 | 173 | 2:[illegible]$110 | 21 | 370$600 | 4:605 | 2:071:905 | 2:076:[illegible] | 26:[illegible]$110 | 1:093$600 | 1:406$[illegible] | 1:768$000 | 10$000 | 102:[illegible]$320 |
| Carandahy | 418 | 1:032 | 1:450 | 6:[illegible]$000 | 4:142 | 215$100 | 4:198 | 335$700 | 33 | 2:6[illegible]$ | ..... | ..... | ..... | 16:688 | 16:688 | 1:107$710 | 1$000 | 12$[illegible] | 100$000 | 25$000 | 9:[illegible]$490 |
| Chiador | 5:450 | 6:254 | 9:730 | 17:[illegible]$100 | 28:744 | 750$110 | 7:651 | 324$600 | 184 | 410$280 | 3 | 215$500 | 3:866:500 | 1:254:406 | 5:120:906 | 116:[illegible]$160 | 5$000 | 457$740 | 302$[illegible] | ..... | 166:[illegible]$620 |
| Nepomuceno | 7:687 | 8:916 | 16:603 | 27:[illegible]$000 | 88:497 | 1:[illegible]$000 | 19:535 | 879$000 | 221 | 523$100 | 9 | 83$500 | 4:734:178 | 177:638 | 4:911:116 | 187:081$120 | 705$100 | 516$[illegible] | 761$000 | 15$000 | 219:[illegible]$010 |
| Vargem Alegre | 2:901 | 4:999 | 7:900 | 13:177$000 | 30:[illegible] | 1:[illegible]$900 | 16:035 | 585$000 | 172 | 234$000 | 2 | 11$200 | 2:745:487 | 109:392 | 2:854:879 | 64:171$800 | 164$960 | 178$800 | 409$000 | ..... | 81:181$800 |
| Pinheiros | 1:765 | 4:152 | 6:217 | 10:[illegible]$000 | 34:331 | 1:028$000 | 1:023 | 167$000 | 183 | 187$100 | 5 | 69$000 | 1:500:370 | 151:019 | 1:651:389 | 38:028$020 | 68$000 | 117$000 | 228$500 | 73$000 | 50:[illegible]$000 |
| Volta redonda | 3:212 | 5:797 | 9:009 | 11:[illegible]$700 | 52:205 | 1:311$000 | 14:165 | 45:[illegible]$120 | 211 | 376$000 | 1 | 3$600 | 2:938:711 | 250:316 | 3:201:030 | 79:985$000 | 5:211 | 22$500 | 356$500 | ..... | 93:[illegible]$580 |
| Divisa | 4:562 | 11:921 | 16:483 | 22:[illegible]$300 | 76:659 | 1:[illegible]$010 | 45:578 | 567$200 | 376 | 1:[illegible]$610 | 4 | 66$200 | 4:599:175 | 3:343:943 | 8:033:118 | 155:367$400 | 166$000 | 378$200 | 563$000 | 65$000 | 181:[illegible]$400 |
| Campo Belo | 2:765 | 7:364 | 10:130 | 7:[illegible]$000 | 51:[illegible] | 672$520 | 7:617 | 211$800 | 85 | 154$100 | 1 | 93$000 | 1:060:321 | 88:507 | 1:148:828 | 37:931$000 | 166$000 | 515$000 | 230$500 | ..... | 62:[illegible]$610 |
| Lavras | 1:679 | 3:896 | 5:575 | 7:557$000 | 24:301 | 665$600 | 4:751 | 168$[illegible] | 1:958 | 8:031$000 | 4 | 32$000 | 2:281:[illegible] | 315:617 | 2:597:[illegible] | 83:[illegible]$800 | 5$000 | 86$800 | 115$200 | 35$000 | 106:[illegible]$800 |
| Boa Vista | 1:305 | 3:813 | 11:218 | 29:161$000 | 129:756 | 2:125$000 | 13:327 | 935$520 | 3:063 | 6:216$300 | 5 | 49$100 | 829:352 | 2:879:368 | 3:695:829 | 93:[illegible]$200 | 192$000 | 156$710 | 630$000 | 15$000 | 124:673$850 |
| Cruzeiro | 1:989 | 13:296 | 15:275 | 15:821$000 | 22:755 | 579$200 | 8:842 | 308$620 | 152 | 248$100 | 3 | 36$700 | 349:511 | 271:401 | 791:917 | 21:125$710 | 161$0 | 237$021 | 728$500 | ..... | 44:165$[illegible]61 |
| 4.ª Classe — Rua do Rosario | 3:329 | 4:858 | 5:187 | 12:702$700 | 150:007 | 11:395$900 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1:020$100 | 133$660 | 6:283$100 | 73$000 | 94:691$810 |
| S. Francisco Xavier | 23:071 | 70:237 | 93:308 | 15:[illegible]$000 | 3:568 | 123$100 | 81:653 | 819$800 | 133 | 332$800 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 13$100 | 21$000 | 64$000 | ..... | 17:159$780 |
| Engenho de Dentro | 21:817 | 79:251 | 101:067 | 21:012$000 | 11:113 | 215$200 | 102:127 | 837$900 | 66 | 223$200 | ..... | ..... | ..... | 205:116 | 205:116 | 519$200 | 208$200 | 176$600 | 954$100 | ..... | 23:[illegible]$000 |
| Higienopolis | 2:033 | 10:221 | 12:273 | 9:6[illegible]$400 | 15:227 | 331$600 | 25:988 | 570$000 | 182 | 152$100 | 2 | 11$800 | ..... | 508:216 | 508:216 | 1:[illegible]$[illegible] | 15$000 | 183$610 | 151$200 | ..... | 12:561$620 |
| Campo Grande | 4:996 | 11:092 | 16:088 | 11:[illegible]$000 | 121:559 | 3:100$750 | 2:183 | 74$000 | 219 | 182$000 | ..... | ..... | 29:512 | 1:752:225 | 1:781:957 | 9:[illegible]$000 | 356$000 | 1124$000 | 970$000 | 5$000 | 36:[illegible]$000 |
| Santa Cruz | 4:196 | 12:359 | 15:345 | 22:[illegible]$000 | 180:087 | 1:411$600 | 21:243 | 510$120 | 215 | 119$100 | 1 | 15$000 | 403:929 | 470:263 | 874:192 | 9:[illegible]$100 | 5$000 | 218$500 | 230$000 | 25$000 | 50:[illegible]$000 |
| Mascote | 1:391 | 1:560 | 3:001 | 7:80[illegible]$400 | 15:193 | 726$100 | 2:619 | 122$520 | 208 | 213$620 | 2 | 12$000 | 263:795 | 2:363:364 | 2:729:259 | 16:[illegible]$000 | 193$000 | 261$100 | 271$000 | 25$000 | 21:[illegible]$000 |
| Oriente | 267 | 1:117 | 1:384 | 2:[illegible]$200 | 24:705 | 148$300 | 2:415 | 164$100 | 15 | 8$000 | ..... | ..... | 20:238 | 1:312:062 | 1:332:300 | 9:[illegible]$[illegible] | 16$0 | 14$000 | 315$000 | ..... | 19:347$250 |
| Serra | 187 | 3:137 | 3:324 | 2:[illegible]$500 | 7:619 | 246$000 | 135 | 4$720 | 3 | 40$100 | ..... | ..... | 21:170 | 258:792 | 280:962 | 2:181$800 | 8$000 | 30$600 | 105$000 | ..... | 1:965$100 |
| Velloso | 1:339 | 2:715 | 4:054 | 5:[illegible]$000 | 15:429 | 252$200 | 1:501 | 159$100 | 110 | 221$800 | 1 | 4$[illegible] | 4:[illegible] | 1:261:053 | 1:265:353 | 10:[illegible]$000 | 230$700 | 558$600 | 573$000 | 5$000 | 17:365$710 |
| Mendes | 2:525 | 7:335 | 9:860 | 9:[illegible]$000 | 52:618 | 919$200 | 3:328 | 135$200 | 67 | 209$000 | 15 | 113$700 | 996:926 | 422:893 | 1:419:819 | 21:[illegible]$000 | 5$000 | 313$100 | 120$500 | 30$000 | 31:031$100 |
| Piquerobi | 1:271 | 7:735 | 9:008 | 5:720$000 | 26:753 | 500$000 | 1:959 | 185$300 | 95 | 163$100 | 3 | 18$000 | 1:042:573 | 997:148 | 2:039:814 | 27:[illegible]$000 | 25$000 | 28$020 | 210$500 | ..... | 34:194$600 |
| Nazareno | 4:251 | 7:747 | 11:972 | 23:[illegible]$000 | 59:961 | 1:[illegible]$000 | 11:911 | 527$000 | 71 | 187$000 | 40 | 280$000 | 990:152 | 614:886 | 1:602:[illegible] | 26:[illegible]$000 | 120$700 | 1[illegible]$400 | 575$000 | 25$000 | 50:[illegible]$720 |
| Conceição | 643 | 1:070 | 1:721 | 2:[illegible]$100 | 8:768 | 221$500 | 4:321 | 205$200 | 17 | 23$000 | 1 | 4$200 | 761:294 | 65:086 | 826:370 | 20:[illegible]$000 | 25$000 | 278$000 | 1:128$000 | ..... | 23:[illegible]$620 |
| Alfanega | 485 | 952 | 1:397 | 1:391$100 | 7:764 | 121$600 | 999 | 26:[illegible] | 10 | 3$000 | ..... | ..... | 212:370 | 12:999 | 225:369 | 6:317$720 | 8$000 | 95$500 | 695$500 | ..... | 8:105$400 |
| 5.ª Classe — Lavras | 591 | 1:267 | 1:858 | 2:050$800 | 11:020 | 213$600 | 4:265 | 30$400 | 46 | 123$100 | 1 | ..... | 249:087 | 450:077 | 699:164 | 11:[illegible]$700 | 187$000 | 638$700 | 115$200 | ..... | 13:882$400 |
| Capivary Santo | 2:798 | 6:316 | 7:114 | 13:[illegible]$700 | 38:931 | 566$100 | 7:770 | 323$600 | 110 | 216$000 | 3 | 33$720 | 2:138:599 | 101:050 | 2:239:649 | 85:[illegible]$000 | 25$000 | 368$000 | 1013$000 | ..... | 101:181$920 |
| Lafaiete | 1:582 | 1:931 | 3:513 | 5:[illegible]$700 | 17:331 | 385$400 | 3:152 | 121$420 | 22 | 11$020 | 2 | 15$000 | 1:434:235 | 25:861 | 1:460:158 | 60:001$600 | 78$100 | 30$600 | 140$000 | ..... | 67:002$800 |
| Pitiro | 2:005 | 2:901 | 4:905 | 7:[illegible]$000 | 17:940 | 130$020 | 1:188 | 54$900 | 57 | 56$800 | ..... | ..... | 2:503:879 | 98:331 | 2:602:213 | 112:[illegible]$000 | ..... | 31$600 | 1:[illegible]$000 | ..... | 118:[illegible]$600 |
| Barbosa | 950 | 3:108 | 4:058 | 1:[illegible]$000 | 95:733 | 2:509$800 | 4:780 | 126$400 | 599 | 2:521$600 | ..... | ..... | ..... | 343:372 | 343:372 | 2:255$300 | 86$000 | 15$000 | 151$100 | 5[illegible]$000 | 14:[illegible]$160 |
| Chagas d'Alvim | 972 | 5:149 | 6:121 | 7:[illegible]$000 | 50:708 | 705$700 | 1:345 | 50$500 | 136 | 273$000 | ..... | ..... | 119:072 | 1:066:840 | 1:185:912 | 15:610$000 | 64$000 | 18$000 | 181$000 | ..... | 21:[illegible]$360 |
| Mantiqueira | 430 | 2:188 | 2:618 | 2:[illegible]$800 | 11:545 | 182$900 | 1:013 | 42$720 | 63 | 97$400 | ..... | ..... | ..... | 710:351 | 710:351 | 4:[illegible]$000 | 13$000 | 20$000 | 59$000 | 105$000 | 7:[illegible]$000 |
| João Aires | 256 | 2:286 | 2:542 | 2:[illegible]$000 | 10:525 | 141$100 | 616 | 19$200 | 73 | 122$200 | ..... | ..... | ..... | 372:891 | 372:891 | 2:[illegible]$400 | 214$100 | 118$63 | 165$000 | ..... | 39:[illegible]$000 |
| Santa Leo | 1:423 | 2:495 | 1:851 | 5:[illegible]$[illegible] | 20:682 | 466$300 | 1:101 | 57$200 | 11 | 59$100 | ..... | ..... | 1:296:865 | 451:280 | 1:748:150 | 12:989$[illegible] | 5200 | 25$000 | 204$800 | ..... | 84:[illegible]$000 |
| Arêa | 4:307 | 7:050 | 11:357 | 13:[illegible]$700 | 24:879 | 576$000 | 21:101 | 758$000 | 272 | 179$000 | 3 | 10$800 | 1:733:150 | 153:988 | 1:915:168 | 67:[illegible]$000 | 111$810 | 218$920 | 12[illegible]$000 | 20$000 | 52:[illegible]$620 |
| Ouro Preto | 4:125 | 1:561 | 2:692 | 3:630$600 | 7:500 | 174$000 | 2:601 | 132$700 | 367 | 203$200 | ..... | ..... | 1:197:213 | 82:928 | 1:280:173 | 18:[illegible]$300 | 81$00 | 48$821 | 158$000 | ..... | 133:[illegible]$000 |
| Conceição | 2:315 | 2:859 | 1:974 | 9:[illegible]$100 | 14:426 | 832$200 | 11:572 | 308$600 | 80 | 174$100 | ..... | ..... | 2:963:634 | 157:592 | 3:121:226 | 123:[illegible]$000 | 278$000 | 611$600 | 252$500 | 10$000 | 133:[illegible]$000 |
| Piracicaba | 1:848 | 3:551 | 5:302 | 4:[illegible]$100 | 12:299 | 631$200 | 1:058 | 65$600 | 415 | 212$000 | ..... | ..... | 846:085 | 32:363 | 878:317 | 23:[illegible]$000 | 8$00 | 30$620 | 160$500 | ..... | 41:[illegible]$[illegible] |
| Sorocaba | 909 | 1:805 | 2:714 | 5:[illegible]$000 | 7:758 | 250$300 | 1:056 | 222$200 | 53 | 100$000 | ..... | ..... | 215:837 | 103:271 | 319:108 | 7:321$100 | 65$60 | 18$00 | 418$500 | 55$000 | 13:[illegible]$000 |
| Quedas | 2:974 | 7:773 | 10:716 | 13:[illegible]$600 | 36:918 | 661$600 | 8:213 | 273$900 | 117 | 561$000 | 1 | 7$800 | 1:492:186 | 65:159 | 1:561:345 | 61:019$080 | 1103$670 | 1176$[illegible] | 251$100 | 10$000 | 75:[illegible]$650 |
| Tatuibuna | 1:835 | 6:359 | 8:192 | 7:[illegible]$000 | 33:433 | 418$520 | 9:385 | 214$100 | 101 | 166$000 | 3 | 63$000 | 1:719:552 | 26:563 | 1:776:115 | 71:631$120 | 8$00 | 79$900 | 165$500 | ..... | 80:035$000 |
| Paranaguá — S. Christovão | 9:258 | 57:113 | 66:139 | 11:[illegible]$100 | 97:729 | 737$000 | 130:563 | 1:091$100 | 137 | 603$600 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15$100 | 7$[illegible] | ..... | ..... | 13:[illegible]$100 |
| Riachuelo | 20:121 | 91:326 | 111:747 | 16:[illegible]$000 | 929 | 83$600 | 84:065 | 720$600 | 135 | 303$200 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 215$000 | 738$100 | ..... | ..... | 17:[illegible]$100 |
| Jaffes e Santos | 33:010 | 68:022 | 98:362 | 21:[illegible]$000 | 5:810 | 117$600 | 81:045 | 731$500 | 438 | 413$100 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 211$000 | 11$100 | ..... | ..... | 21:637$600 |
| Piedade | 10:857 | 35:309 | 46:166 | 10:[illegible]$000 | 5:185 | 80$620 | 42:[illegible] | 387$100 | 65 | 195$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 655$000 | 18$600 | ..... | 215$000 | 10:698$300 |
| Somma | 768:816 | 1:935:741 | 2:704:557 | 2:431:[illegible]$000 | 9:271:518 | 219:[illegible]$620 | 2:537:98[illegible] | 71:872$930 | 39:610 | 88:188$920 | 583 | 9:593$210 | 139:927:591 | 1:9[illegible]:316 | 729:493:157 | 8:217:[illegible]$000 | 24:061$681 | 27:163$160 | 17:633$690 | 1:530$720 | 10:921:811$560 |
| Corte da caserna Geral e Provisorias, construcção, etc. | 2:071:5 | 19:613 | 28:664:5 | 63:[illegible]$370 | 28:161 | 2:555$600 | 136:270 | 16:[illegible]$200 | 20 | 163$800 | 1 | 12$500 | ..... | 5:772:166 | 5:772:166 | 52:[illegible]$000 | 213$500 | ..... | 4:737$200 | ..... | 434:[illegible]$240 |
| Entrada de ferro S. Paulo e Rio de Janeiro | 7:054 | 6:511:5 | 13:565:5 | 99:[illegible]$000 | 118:894 | 15:[illegible]$100 | ..... | ..... | 11:471 | 24:321:920 | 18 | 676$110 | 15:321:673 | 2:347:839 | 18:177:511 | 735:[illegible]$100 | 4:916$100 | ..... | 1:668$000 | ..... | 900:[illegible]$000 |
| » » Retiro do Areas | 72 | 87 | 159 | 505:[illegible] | 3:558 | 218$700 | 2:776 | 192$800 | 10 | 21$000 | ..... | ..... | 7:407:779 | 30:332 | 3:437:[illegible] | 111:[illegible]$000 | ..... | ..... | 1[illegible]$000 | ..... | 115:[illegible]$000 |
| » » Ponto Mineiro | 2:119 | 2:250 | 4:359 | 17:[illegible]$000 | 37:118 | 2:[illegible]$000 | 5:[illegible] | 434$500 | 51 | 193$000 | ..... | ..... | 11:396:363 | 274:571 | 11:660:816 | 311:[illegible]$800 | ..... | ..... | 377$200 | ..... | 451:[illegible]$000 |
| » » Oeste de Minas | ..... | ..... | ..... | ..... | 6:702 | 80$000 | 10:571 | 1:[illegible]$700 | 23 | 9[illegible]$120 | ..... | ..... | ..... | 997:148 | 997:148 | 13:820$160 | ..... | ..... | 716$000 | ..... | 16:[illegible]$300 |
| » » Union Valenciana | 1:759 | 3:161 | 4:920 | 13:[illegible]$100 | 16:391 | 1:708$800 | 10:820 | 711$800 | 41 | 70$920 | ..... | ..... | 10:676:157 | 506:158 | 11:185:615 | 276:[illegible]$260 | ..... | ..... | 560$100 | ..... | 293:001:[illegible] |
| Ramal do Rio Preto | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6:498:363 | 4:111 | 6:502:[illegible] | 215:[illegible]$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | 215:[illegible]$460 |
| Carris de ferro de Santa Cruz a Barauaba | ..... | ..... | ..... | ..... | 25:855 | 820$120 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 470:814 | 343:[illegible] | 813:128 | 5:257$200 | ..... | ..... | ..... | ..... | 6:077$850 |
| Total | 20:075:5 | 30:835:5 | 50:930:0 | 126:[illegible]$850 | 292:359 | 23:[illegible]$500 | 165:589 | 19:117$020 | 11:616 | 21:867$000 | 19 | 6:[illegible]$610 | 17:667:591 | 10:886:901 | 58:753:105 | 1:871:[illegible]$000 | 1:993$683 | ..... | 10:[illegible]$950 | ..... | 2:116:[illegible]$570 |
| | 788:891:5 | 1:966:596:5 | 2:755:487:0 | 2:556:[illegible]$170 | 9:570:597 | 273:[illegible]$[illegible] | 2:500:575 | 95:289$955 | 50:656 | 113:555$920 | 602 | 10:274$800 | 187:595:092 | 200:444:450 | 388:037:542 | 10:[illegible]$000 | 26:[illegible]$740 | 27:163$160 | 57:[illegible]$110 | 1:530$720 | 13:037:911$130 |

Secção de Contabilidade (1.ª sub-secção), em 28 de Fevereiro de 1882.

O Contador, *José Augusto Teixeira Todd.*

B 10.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração das receitas por mezes no anno de 1881, com exclusão da renda pertencente ás estradas estranhas

| MEZES | VIAJANTES | | | | | | | | | | | | BAGAGENS | | ENCOMMENDAS | | ANIMAES | | CARROS | | MERCADORIAS | | | | RENDAS DIVERSAS | ARMAZENAGENS | TELEGRAPHO | MULTAS | PRODUCTO GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | INTERIOR | | | | SUBURBIOS | | | | TOTAL | | | | | | | | | | | | KILOGRAMMAS | | | PRODUCTO | | | | | |
| | 1.ª CLASSE | 2.ª CLASSE | TOTAL | PRODUCTO | 1.ª CLASSE | 2.ª CLASSE | TOTAL | PRODUCTO | 1.ª CLASSE | 2.ª CLASSE | TOTAL | PRODUCTO | KILOS | PRODUCTO | KILOS | PRODUCTO | QUANTIDADE | PRODUCTO | QUANTIDADE | PRODUCTO | CAFÉ | DIVERSOS | TOTAL | | | | | | |
| Janeiro | 33,061 | 51,614,5 | 71,708,5 | 164:955$000 | 10,995 | 111,986 | 122,931 | 24:427$200 | 44,056 | 163,600,5 | 207,656,5 | 189:382$200 | 218,415 | 2:548$200 | 798,151 | 21:634$170 | 4,150 | 9:605$140 | 26 | 185$700 | 13,621,542 | 16,074,187 | 29,696,129 | 766:189$181 | 1:308$370 | 1:209$970 | 3:981$300 | 197$000 | 1,001:144$910 |
| Fevereiro | 20,168 | 41,483,5 | 61,651,5 | 118:457$250 | 31,188 | 92,154 | 124,342 | 24:737$600 | 51,356 | 133,637,5 | 184,993,5 | 143:194$850 | 187,990 | 7:214$330 | 698,189 | 18:889$250 | 3,142 | 6:743$100 | 41 | 629$160 | 11,979,738 | 15,799,382 | 31,778,120 | 820:561$410 | 1:302$850 | 2:560$600 | 4,377$510 | 180$320 | 1,056:979$910 |
| Março | 28,592 | 49,706,5 | 78,298,5 | 164:553$410 | 39,477 | 106,672 | 146,150 | 21:300$100 | 67,519 | 156,379,5 | 217,738,5 | 185:949$510 | 238,918 | 8:296$510 | 692,195 | 20:159$200 | 4,133 | 8:553$121 | 55 | 732$000 | 12,925,606 | 17,571,947 | 29,397,183 | 761:657$600 | 687$010 | 2:614$100 | 5:058$000 | 193$700 | 1,002:479$510 |
| Abril | 21,738,5 | 48,795 | 70,533,5 | 166,533$500 | 38,660 | 107,620 | 146,280 | 21:247$600 | 60,118,5 | 156,415 | 216,533,5 | 190:781$100 | 185,979 | 6:694$680 | 747,391 | 23:003$120 | 4,350 | 8:344$410 | 3,591 | 8:003$171 | 13,160,105 | 16,495,655 | 30,255,660 | 782:685$510 | 1:629$540 | 2:393$640 | 6:297$250 | 205$400 | 1,029,343$560 |
| Maio | 22,770,5 | 52,745 | 75,515,5 | 170:726$000 | 42,761 | 113,349 | 156,110 | 26:183$100 | 65,531,5 | 166,094 | 231,625,5 | 197:214$100 | 194,458 | 7:693$180 | 735,215 | 22:213$100 | 3,591 | 8:003$171 | 66 | 1:011$200 | 13,160,105 | 16,495,655 | 30,255,660 | 782:685$510 | 1:629$540 | 2:393$640 | 6:297$250 | 205$400 | 1,029,343$560 |
| Junho | 24,013,5 | 55,532 | 79,545,5 | 172:705$300 | 47,665 | 112,227 | 159,912 | 27:620$300 | 71,678,5 | 167,759 | 239,437,5 | 200:325$600 | 197,611 | 6:724$500 | 736,495 | 21:105$850 | 3,058 | 9:119$800 | 36 | 667$110 | 10,028,113 | 15,124,275 | 25,152,107 | 690:708$100 | 2:757$210 | 3:225$850 | 1:274$700 | 66$900 | 858,192$250 |
| Total do 1.º semestre | 154,216,5 | 303,876,5 | 458,093 | 865:905$000 | 213,316 | 649,639 | 862,955 | 145:876$500 | 377,532,5 | 953,515,5 | 1,331,048 | 1,143,781$500 | 1,187,071 | 41:592$510 | 5,107,519 | 131:513$810 | 22,031 | 50:993$300 | 235 | 3,917$210 | 83,937,026 | 94,798,124 | 177,735,147 | 4,611,629$060 | 10:669$951 | 15,825$060 | 28,454$270 | 817$020 | 6,000,970$850 |
| Julho | 23,331 | 71,988,5 | 95,319,5 | 181:454$700 | 47,701 | 118,113 | 165,817 | 28,078$100 | 71,035 | 190,101,5 | 261,136,5 | 209:532$800 | 216,956 | 6:791$130 | 745,109 | 20,217$850 | 4,237 | 9:010$140 | 59 | 828$610 | 15,413,024 | 17,465,651 | 32,879,016 | 860:115$250 | 761$300 | 2:113$650 | 4,531$500 | 154$700 | 1,116,709$050 |
| Agosto | 24,519,5 | 53,808 | 78,327,5 | 188:358$550 | 44,746 | 117,204 | 161,950 | 26,681$600 | 69,265,5 | 171,012 | 240,277,5 | 214:240$350 | 211,219 | 9,339$200 | 788,683 | 22,903$400 | 4,196 | 9,343$250 | 74 | 1,134$080 | 20,913,858 | 21,804,758 | 41,718,616 | 1,006:966$950 | 1:124$100 | 2,429$100 | 5,183$100 | 81$000 | 1,329:107$750 |
| Setembro | 23,089 | 53,175 | 76,267 | 169,962$450 | 43,916 | 112,761 | 156,707 | 25,932$100 | 67,105 | 165,939 | 233,044 | 195:894$550 | 206,904 | 7,352$600 | 830,186 | 21,398$300 | 4,417 | 9,828$310 | 91 | 2,127$600 | 19,432,119 | 17,334,815 | 36,766,934 | 1,014:743$500 | 4,784$130 | 4:604$400 | 5,184$120 | 119$000 | 1,253,685$510 |
| Outubro | 24,394 | 56,378 | 80,762 | 175:538$510 | 45,314 | 118,163 | 163,477 | 26,807$600 | 69,708 | 174,541 | 244,249 | 202:106$110 | 217,511 | 8,307$700 | 883,766 | 21,600$600 | 5,547 | 11,601$500 | 29 | 569$880 | 19,604,254 | 16,732,490 | 36,335,650 | 733:607$370 | 1,000$670 | 4:642$660 | 4,867$900 | 208$100 | 1,018,191$130 |
| Novembro | 23,807,5 | 55,405,5 | 79,209 | 165:110$710 | 41,587 | 111,982 | 153,569 | 25,055$300 | 67,394,5 | 166,483,5 | 233,878 | 190:165$010 | 230,682 | 8,284$000 | 951,863 | 23,165$600 | 5,594 | 11,578$200 | 44 | 1,246$160 | 10,224,175 | 15,692,711 | 25,913,931 | 628,724$010 | 3,657$110 | 4,196$200 | 5,219$000 | 6,640$ | 890,103$680 |
| Dezembro | 27,475 | 55,183 | 82,658 | 178,222$100 | 39,380 | 110,294 | 149,676 | 24,474$800 | 66,855 | 165,477 | 232,332 | 202:696$900 | 246,760 | 9,197$410 | 1,122,938 | 151,616$500 | 21,963 | 63,356$120 | 315 | 6,345$040 | 10,556,066 | 107,016,329 | 210,503,395 | 5,476,227$250 | 15,352$910 | 12,132$000 | 29,692$850 | 683$700 | 7,106,910$250 |
| Total do 2.º semestre | 145,636 | 324,537 | 473,173 | 1,055,543$550 | 262,722 | 688,318 | 951,266 | 156,787$500 | 411,358 | 1,013,054 | 1,424,412 | 1,215,304$570 | 1,316,760 | 49,197$410 | 5,122,938 | 151,616$500 | 21,963 | 63,356$120 | 313 | 10,274$880 | 187,703,107 | 200,415,470 | 388,037,552 | 10,418,555$910 | 26,001$560 | 25,163$160 | 53,154$140 | 1,510$720 | 13,167,011$430 |
| Total do anno de 1881 | 299,852,5 | 628,413,5 | 911,266 | 2,100:420$310 | 506,038 | 1,338,957 | 1,844,221 | 302,663$500 | 788,890,5 | 1,966,596,5 | 2,755,487 | 2,359,085$810 | 2,503,831 | 90:789$920 | 9,330,197 | 273,129$510 | 46,031 | 113,349$130 | 548 | 12,192$080 | 191,160,190 | 188,582,665 | 379,743,131 | 8,611,678$810 | 50,105$130 | 46,319$790 | 47,103$710 | 1,630$600 | 14,250,530$530 |
| Total do anno de 1880 | 283,435,5 | 710,273 | 1,001,708,5 | 2,022,678$910 | 407,225 | 1,157,209 | 1,564,435 | 253,218$700 | 690,660,5 | 1,867,482 | 2,558,142,5 | 2,281,897$610 | 1,550,783 | 115,566$100 | 2,548,750 | 235,193$930 | 4,562,047 | 35,396$550 | 3,250 | 26,757$420 | 96 | 508$310 | 49,122,607 | 11,864,786 | 59,987,393 | 1,511,767$710 | ..... | 40,853$570 | 19,455$100 | 91,120 | 1,867,205$300 |
| Differença em 1881 para mais | ..... | ..... | ..... | 77,741$600 | 98,813 | 180,974 | 279,787 | 46,445$100 | 91,229 | 99,114,5 | 190,343,5 | 61,188$200 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 21,018$570 | | | | |
| Differença em 1881 para menos | 5,583 | 87,859,5 | 93,442,5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 24,166$890 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | | | | | |

O contador,—*José Augusto Teixeira Tostes.*

Secção de contabilidade, 1ª sub-secção, 28 de Fevereiro de 1882.

# B 11.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração por mezes do movimento e producto de viajantes dos suburbios no anno de 1881

| MEZES | CORTE | | | | S. CHRISTOVÃO | | | | S. FRANCISCO | | | | RIACHUELO | | | | ENGENHO NOVO | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto |
| Janeiro | 18.532 | 18.301 | 66.836 | 6[illegible]:836$000 | 863 | 1.992 | 5.855 | 901$000 | 2.012 | 5.008 | 7.020 | 1.103$000 | 2.321 | 7.635 | 9.956 | 1.261$000 | 6.895 | 21.718 | 27.521 | 3.483$000 |
| Fevereiro | 15.293 | 12.683 | 37.976 | 9.[illegible]$100 | 408 | 1.390 | 1.798 | 720$000 | 1.515 | 5.713 | 6.228 | 811$000 | 1.928 | 7.096 | 9.024 | 1.150$000 | 6.821 | 18.058 | 21.879 | 3.006$000 |
| Março | 17.530 | 16.748 | 64.278 | 10.[illegible]385$000 | 968 | 4.519 | 5.487 | 783$000 | 4.791 | 7.150 | 6.941 | 916$000 | 2.258 | 7.000 | 9.266 | 1.218$000 | 6.721 | 19.955 | 26.655 | 3.378$000 |
| Abril | 15.240 | 13.417 | 61.357 | 10.[illegible]03$000 | 700 | 1.296 | 1.996 | 182$000 | 1.767 | 5.291 | 6.058 | 915$000 | 2.350 | 7.218 | 9.568 | 1.219$000 | 6.992 | 20.433 | 27.426 | 3.165$000 |
| Maio | 20.371 | 19.191 | 69.562 | 12.[illegible]$000 | 830 | 1.520 | 5.554 | 801$000 | 1.968 | 5.721 | 7.689 | 1.099$000 | 2.371 | 7.711 | 10.082 | 1.292$000 | 7.306 | 21.215 | 28.521 | 3.609$000 |
| Junho | 21.666 | 18.872 | 72.569 | 13.[illegible]$000 | 772 | 1.590 | 5.592 | 801$000 | 2.061 | 5.378 | 7.439 | 1.111$000 | 2.568 | 7.516 | 10.084 | 1.122$000 | 8.181 | 22.242 | 30.423 | 3.905$000 |
| 1.º semestre de 1881 | 112.633 | 98.403 | 395.168 | 66.317$000 | 1.445 | 2.117 | 31.592 | 4.810$000 | 11.114 | 32.291 | 41.505 | 6.296$000 | 13.007 | 44.086 | 58.093 | 7.383$000 | 44.037 | 125.672 | 161.302 | 20.819$000 |
| Julho | 21.395 | 17.887 | 76.359 | 13.[illegible]$000 | 709 | 1.561 | 5.537 | 837$000 | 2.106 | 6.129 | 8.697 | 1.209$000 | 1.016 | 8.197 | 11.213 | 1.447$000 | 8.125 | 22.722 | 30.816 | 3.979$000 |
| Agosto | 20.632 | 51.251 | 72.103 | 12.116$000 | 821 | 3.065 | 5.852 | 875$000 | 2.158 | 6.551 | 9.092 | 1.213$000 | 2.981 | 8.851 | 11.763 | 1.510$000 | 8.767 | 23.451 | 31.118 | 4.012$000 |
| Setembro | 20.290 | 17.650 | 70.149 | 11.[illegible]$000 | 814 | 1.811 | 5.655 | 801$000 | 2.321 | 6.281 | 8.602 | 1.173$000 | 3.098 | 8.421 | 11.502 | 1.191$000 | 8.721 | 21.518 | 29.947 | 3.862$000 |
| Outubro | 20.920 | 51.829 | 72.819 | 12.[illegible]$000 | 826 | 3.000 | 5.856 | 881$000 | 2.110 | 6.321 | 8.161 | 1.139$000 | 2.966 | 8.661 | 11.568 | 1.155$000 | 8.151 | 21.184 | 29.335 | 3.788$000 |
| Novembro | 19.125 | 49.540 | 68.638 | 11.[illegible]$000 | 771 | 1.192 | 5.163 | 720$000 | 2.000 | 5.936 | 8.03. | 1.082$000 | 2.665 | 8.[illegible] | 10.995 | 1.091$000 | 7.600 | 21.851 | 29.451 | 3.762$000 |
| Dezembro | 18.179 | 48.570 | 66.749 | 10.[illegible]$000 | 736 | 4.118 | 4.881 | 792$000 | 1.892 | 5.817 | 7.739 | 1.078$000 | 2.950 | 8.071 | 10.952 | 1.131$000 | 7.881 | 21.651 | 29.532 | 3.600$000 |
| 2.º semestre de 1881 | 123.291 | 300.921 | 427.428 | 72.[illegible]$000 | 4.677 | 24.166 | 31.211 | 4.907$000 | 13.570 | 37.148 | 50.718 | 6.988$000 | 18.231 | 49.950 | 67.291 | 8.609$000 | 48.111 | 133.670 | 182.010 | 23.195$000 |
| Total, anno de 1881 | 235.837 | 587.049 | 822.596 | 138.368$000 | 9.289 | 51.613 | 61.833 | 9.811$000 | 21.561 | 69.109 | 91.453 | 12.856$000 | 31.238 | 91.036 | 125.291 | 16.991$000 | 91.036 | 259.342 | 346.109 | 44.175$000 |
| Total, 1.º semestre de 1881 | 181.858 | 589.501 | 502.554 | 141.121$000 | 9.216 | 46.655 | 55.890 | 9.210$000 | 21.338 | 65.113 | 81.751 | 12.500$000 | 29.553 | 84.850 | 108.803 | 15.585$000 | 89.819 | 246.688 | 336.507 | 41.240$000 |
| Em 1881, para mais | 53.979 | 65.358 | 120.337 | 21.889$000 | ..... | 8.959 | 8.943 | 713$000 | 3.126 | 4.996 | 8.122 | 1.356$000 | 7.165 | 9.186 | 16.351 | 2.105$000 | 20.195 | 33.654 | 60.862 | 9.935$000 |
| Em 1881, para menos | ..... | ..... | ..... | ..... | 946 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

| MEZES | TODOS OS SANTOS | | | | ENGENHO DE DENTRO | | | | PIEDADE | | | | CASCADURA | | | | SAPOPEMBA | | | | TOTAL GERAL | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto |
| Janeiro | 3.370 | 6.237 | 9.607 | 1.111$000 | 1.956 | 6.691 | 8.625 | 1.351$000 | 1.098 | 3.074 | 4.172 | 897$000 | 1.028 | 8.687 | 12.715 | 2.851$000 | | | | | 10.915 | 41.986 | 52.931 | 21.125$000 |
| Fevereiro | 1.195 | 5.140 | 8.336 | 1.096$000 | 1.480 | 7.731 | 7.212 | 1.152$000 | 892 | 2.627 | 3.520 | 755$000 | 1.147 | 7.112 | 10.589 | 2.520$000 | | | | | 1.088 | 97.734 | 131.812 | 21.737$000 |
| Março | 3.621 | 5.856 | 9.571 | 2.167$000 | 1.915 | 6.973 | 8.88 | 1.095$000 | 952 | 2.913 | 3.865 | 826$000 | 3.647 | 7.945 | 11.662 | 2.617$000 | 000 | 011 | 011 | 17$000 | 29.455 | 106.653 | 135.151 | 24.390$000 |
| Abril | 3.323 | 5.517 | 8.844 | 2.000$000 | 1.838 | 6.346 | 8.184 | 1.046$000 | 920 | 2.835 | 3.755 | 766$000 | 3.335 | 8.195 | 11.530 | 2.621$000 | 012 | 060 | 072 | 24$000 | 28.660 | 107.620 | 136.280 | 21.217$000 |
| Maio | 3.351 | 5.590 | 9.036 | 2.076$000 | 1.563 | 5.210 | 8.990 | 1.700$000 | 761 | 2.978 | 3.739 | 776$000 | 1.119 | 8.576 | 12.695 | 2.810$000 | 007 | 019 | 026 | 18$000 | 12.551 | 113.359 | 456.140 | 26.185$000 |
| Junho | 2.901 | 4.810 | 7.710 | 1.665$000 | 1.961 | 6.755 | 8.716 | 1.750$000 | 905 | 3.017 | 3.951 | 813$000 | 1.137 | 8.860 | 12.997 | 2.891$000 | 002 | 021 | 023 | 22$000 | 17.185 | 114.225 | 131.942 | 27.620$000 |
| 1.º semestre de 1881 | 19.757 | 33.110 | 51.575 | 12.[illegible]$000 | 10.929 | 39.535 | 50.156 | 10.135$000 | 5.130 | 17.521 | 22.651 | 4.855$000 | 21.013 | 79.685 | 112.738 | 16.113$000 | 021 | 221 | 255 | 81$000 | 213.316 | 649.633 | 862.955 | 118.858$000 |
| Julho | 2.800 | 1.950 | 7.530 | 1.555$000 | 1.855 | 6.655 | 8.502 | 1.711$000 | 1.033 | 3.031 | 4.071 | 881$000 | 1.171 | 8.814 | 12.088 | 2.155$000 | 011 | 067 | 078 | 25$000 | 17.505 | 118.113 | 165.817 | 28.025$000 |
| Agosto | 2.800 | 1.728 | 7.028 | 1.412$000 | 1.900 | 6.188 | 8.208 | 1.677$000 | 911 | 2.939 | 3.850 | 811$000 | 3.589 | 8.683 | 12.273 | 2.700$000 | 103 | 063 | 066 | 20$700 | 11.786 | 115.201 | 161.990 | 26.184$000 |
| Setembro | 2.662 | 4.519 | 7.181 | 1.601$000 | 1.771 | 6.342 | 8.113 | 1.611$000 | 831 | 2.582 | 3.413 | 765$000 | 3.671 | 8.127 | 11.810 | 2.614$000 | | 068 | 068 | 20$000 | 13.916 | 112.561 | 156.707 | 25.972$000 |
| Outubro | 3.022 | 4.912 | 7.931 | 1.847$000 | 1.921 | 6.103 | 8.025 | 1.609$000 | 1.003 | 3.153 | 4.156 | 867$000 | 1.039 | 8.149 | 12.185 | 2.815$000 | 003 | 062 | 065 | 21$000 | 13.911 | 118.163 | 161.157 | 26.905$000 |
| Novembro | 2.710 | 4.621 | 7.331 | 1.671$000 | 1.784 | 6.505 | 8.289 | 1.649$000 | 1.167 | 2.845 | 4.012 | 835$000 | 1.893 | 7.917 | 11.810 | 2.671$000 | 001 | 065 | 066 | 20$000 | 11.587 | 111.982 | 159.579 | 25.016$000 |
| Dezembro | 2.459 | 4.292 | 6.751 | 1.540$000 | 1.597 | 6.267 | 7.864 | 1.547$000 | 1.270 | 4.132 | 5.402 | 1.126$000 | 1.551 | 8.112 | 12.251 | 2.751$000 | 001 | 082 | 083 | 21$000 | 39.[illegible]84 | 110.291 | 149.676 | 24.671$000 |
| 2.º semestre de 1881 | 16.371 | 29.005 | 44.578 | 10.[illegible]$000 | 10.811 | 39.016 | 49.827 | 9.806$000 | 7.381 | 17.681 | 22.861 | 4.995$000 | 22.921 | 50.112 | 73.326 | 15.917$000 | 021 | 131 | 151 | 139$000 | 162.722 | 688.511 | 951.256 | 156.787$000 |
| Total, anno de 1881 | 36.308 | 61.315 | 95.653 | 22.[illegible]$000 | 21.740 | 78.611 | 100.361 | 20.041$000 | 12.511 | 35.202 | 45.517 | 9.850$000 | 43.934 | 129.797 | 186.064 | 32.033$000 | 052 | 637 | 719 | 221$000 | 376.038 | 1.338.083 | 1.811.221 | 275.655$000 |
| Total, 1.º semestre de 1881 | 30.657 | 69.105 | 99.687 | 22.[illegible]$000 | 18.000 | 61.551 | 79.651 | 16.[illegible]$000 | 7.115 | 27.563 | 34.681 | 7.146$000 | 10.998 | 91.671 | 136.583 | 34.856$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | 107.226 | 1.155.509 | 1.561.135 | 250.218$000 |
| Em 1881, para mais | 5.656 | ..... | ..... | ..... | 3.732 | 18.[illegible] | 20.672 | 3.926$000 | 5.295 | 7.639 | 10.815 | 2.687$000 | 5.097 | 1.389 | 9.183 | 1.130$000 | 052 | 637 | 719 | 221$000 | 95.812 | 183.971 | 249.786 | 16.417$000 |
| Em 1881, para menos | ..... | 7.090 | 2.034 | 125$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

ESTÃO INCLUIDAS NESTE QUADRO AS PASSAGENS ABAIXO

| IDA E VOLTA | 1.ª Classe | 2.ª Classe | Total | Producto |
|---|---|---|---|---|
| Entre Côrte e Cascadura e intermedias | 38.666 | ..... | 38.666 | 10.453$000 |
| Cerradas — Entre Côrte e S Francisco Xavier | 13.146 | 9.344 | 22.490 | 8.909$000 |
| | 51.812 | 9.344 | 61.156 | 19.362$000 |

Secção de Contabilidade (1.ª Subsecção) 28 de Fevereiro de 1882.

O Contador, José Augusto T. Tostes

B. 12.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração do movimento e receita com que concorreram as diversas Companhias em trafego mutuo para a receita geral desta Estrada no anno de 1881

| | Mezes | Viajantes 1ª classe | Viajantes 2ª classe | Viajantes Total | Viajantes Producto | Bagagens Kilogrammas | Bagagens Producto | Encommendas Kilogrammas | Encommendas Producto | Animaes Quantidade | Animaes Producto | Carros Numero | Carros Producto | Mercadorias Kilogrammas Café | Mercadorias Kilogrammas Diversos | Mercadorias Kilogrammas Total | Mercadorias Producto | Telegrapho | Rendas diversas | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| E. F. S. Paulo e Rio de Janeiro | Janeiro | 357 | 400 | 757 | 5:639$150 | | | 10.575 | 1 190$100 | 1.451 | 2:329$900 | 1 | 46$900 | 1 011.658 | 327 062 | 1.371,900 | 53:171$100 | 108$250 | | 62:911$700 |
| | Fevereiro | 410,5 | 503,5 | 914 | 6 685$500 | | | 9 620 | 1 113$700 | 968 | 1 918$720 | 1 | 36$100 | 1.387.186 | 216,140 | 1 603,326 | 69:220$100 | 214$400 | | 79:069$950 |
| | Março | 707 | 590 | 1 297 | 7:298$000 | | | 11.573 | 1 210$900 | 997 | 1 801$300 | 2 | 66$000 | 1 130 903 | 239.145 | 1.390,360 | 58 707$100 | 288$000 | | 70:035$250 |
| | Abril | 598,5 | 597 | 1 195,5 | 8:961$100 | | | 12.847 | 1.372$100 | 1.169 | 2 199$920 | 1 | 16$900 | 1.099.903 | 252 751 | 1.342,654 | 56:970$500 | 223$700 | | 69 877$700 |
| | Maio | 568,5 | 563 5 | 1.132 | 8:601$250 | | | 11 318 | 1 196,060 | 219 | 519$000 | 4 | 34$800 | 957.193 | 209 673 | 1 166,866 | 48:642$100 | 211$000 | | 59 918$900 |
| | Junho | 568,5 | 559 | 1.127,5 | 8 021$300 | | | 11.708 | 1.210$620 | 388 | 3.360$000 | 2 | 67$100 | 698.653 | 348.907 | 847,560 | 34.739$100 | 276$250 | | 47:123$030 |
| | Julho | 763 | 585,5 | 1,348,5 | 10:096$300 | | | 12.022 | 1.300$100 | 1.216 | 2 617$110 | 3 | 73$100 | 889 477 | 247.379 | 1.136,856 | 47.769$100 | 303$100 | | 62 753$010 |
| | Agosto | 738,5 | 628,5 | 1.367 | 10:134$300 | | | 19 343 | 1.112$350 | 601 | 1.261$110 | 1 | 35$800 | 1.067.461 | 277 971 | 1.345,435 | 73:152$700 | 325$250 | | 87:070$700 |
| | Setembro | 693,5 | 555 | 1 248,5 | 8.227$600 | | | 10.934 | 1 117$600 | 1.393 | 2:888$200 | 3 | 120$700 | 2.111 330 | 283 646 | 2 647,976 | 97:336$100 | 274$000 | | 110 476$100 |
| | Outubro | 589,5 | 544 | 1 133,5 | 8 418$700 | | | 11.258 | 1.164$000 | 962 | 1.961$600 | 1 | 42$600 | 1 767 370 | 202 014 | 1.969,384 | 82 034$100 | 311$250 | | 93:995$900 |
| | Novembro | 177,5 | 550 | 1.034,5 | 7.108$100 | | | 11.019 | 1 135$700 | 705 | 1.594$300 | 2 | 107$200 | 1 410 173 | 202.652 | 1.616,125 | 68 826$500 | 281$350 | | 79 973$250 |
| | Dezembro | 519 | 452,5 | 1 014,5 | 7 387$950 | | | 21.636 | 1.299$600 | 1.199 | 2 965$300 | | | 1 330.018 | 300.453 | 1.630,191 | 69:958$700 | 410$700 | 1 910$180 | 77 931$810 |
| | Somma | 7.073 | 6.511,5 | 13 584,5 | 99 728$400 | | | 118.891 | 13:435$100 | 11.471 | 21 321$920 | 18 | 676$100 | 15.620.675 | 2 907 839 | 18 527,514 | 755 471$300 | 3 663$850 | 1 910$180 | 900:562$900 |
| E. F. Rezende a Arêas | Janeiro | 9 | 16 | 25 | 85$700 | 363 | 23$100 | 86 | 5$100 | | | | | 313 479 | 5.021 | 318,500 | 10:952$100 | 15$500 | | 10:366$800 |
| | Fevereiro | 7 | 4 | 11 | 50$000 | 214 | 21$600 | 230 | 13$700 | | | | | 352.210 | 1 210 | 353,420 | 11 527$200 | 35$500 | | 11 607$200 |
| | Março | 5 | 9 | 14 | 46$900 | 630 | 51$600 | 89 | 7$000 | 3 | 8$380 | | | 370.447 | 4.587 | 375,034 | 11:151$200 | 1$000 | | 12 271$600 |
| | Abril | 10 | 14 | 24 | 53$900 | 234 | 16$700 | 270 | 15$900 | | | | | 372 807 | 1 644 | 377,451 | 11:018$900 | 1$500 | | 12 285$100 |
| | Maio | 7 | 8 | 15 | 46$900 | 37 | 4$900 | 610 | 52$600 | 6 | 13$410 | | | 332.921 | 7.646 | 340,570 | 10 977$500 | | | 11:024$900 |
| | Junho | 9 | 9 | 18 | 51$800 | 168 | 9$900 | 168 | 33$300 | | | | | 133.956 | 4 600 | 133,556 | 4:113$500 | | | 4:151$600 |
| | Julho | 3 | | 3 | 28$500 | 433 | 59$200 | 218 | 17$700 | | | | | 289.293 | 3.403 | 292,697 | 9:191$700 | | | 9:343$100 |
| | Agosto | | 1 | 1 | 12$000 | 124 | 11$400 | 88 | 6$000 | | | | | 274.578 | 1 024 | 275,592 | 8:866$500 | | | 8 899$900 |
| | Setembro | 7 | 16 | 23 | 96$900 | 406 | 21$600 | 82 | 9$500 | 4 | 15$100 | | | 293 930 | 1.171 | 295,101 | 9:582$400 | | | 9 651$900 |
| | Outubro | 1 | 3 | 7 | 18$600 | 211 | 9$600 | 637 | 22$200 | | | | | 266 570 | 2.613 | 269,183 | 8.715$300 | | | 8 765$900 |
| | Novembro | 1 | 5 | 6 | 19$700 | 189 | 19$300 | 327 | 21$600 | | | | | 217.072 | 1.139 | 219,196 | 7:096$800 | | | 7:137$500 |
| | Dezembro | 7 | 2 | 9 | 51$900 | 35 | 2$700 | 123 | 30$900 | | | | | 194.186 | 1.014 | 196,197 | 6.311$300 | | | 6 398$100 |
| | Somma | 72 | 87 | 159 | 506$400 | 2.776 | 199$900 | 3 358 | 238$700 | 10 | 21$800 | | | 3.107.779 | 30 148 | 3 137,921 | 104:587$600 | 10$500 | | 312:357$100 |
| E. F. União Minoira | Janeiro | 162 | 129 | 291 | 1:280$700 | 312 | 31$700 | 3 222 | 199$300 | 1 | 4$200 | | | 1.010.691 | 8.692 | 1.003,383 | 36:279$300 | 21$100 | | 37 813$200 |
| | Fevereiro | 105 | 119 | 224 | 1 316$500 | 164 | 15$900 | 3 008 | 110$400 | 1 | 16$900 | | | 1 322.905 | 10 877 | 1.103,792 | 39:277$600 | 23$500 | | 34:797$600 |
| | Março | 106 | 147 | 253 | 1 021$000 | 291 | 21$000 | 1 391 | 158$900 | 10 | 37$900 | | | 881.489 | 32.036 | 913,515 | 30 976$900 | 29$700 | | 32 325$700 |
| | Abril | 164 | 173 | 337 | 1 428$300 | 474 | 12$000 | 3.353 | 365$100 | 5 | 11$500 | | | 821 132 | 11.118 | 832,250 | 29:868$900 | 43$600 | | 30 402$000 |
| | Maio | 211 | 205 | 119 | 1 721$800 | 4.433 | 97$300 | 2.981 | 111$100 | 1 | 7$100 | | | 601 261 | 16 903 | 618,164 | 21 199$800 | 41$300 | | 26 221$200 |
| | Junho | 171 | 185 | 356 | 1 163$200 | 197 | 11$500 | 3.925 | 210$900 | 7 | 14$210 | | | 341.978 | 7 229 | 349,207 | 18:694$200 | 27$000 | | 20:103$200 |
| | Julho | 181 | 189 | 370 | 1 603$900 | 363 | 17$300 | 3 331 | 107$300 | 1 | 10$600 | | | 926 610 | 23.631 | 1.020,074 | 36:122$100 | 31$700 | | 17:950$900 |
| | Agosto | 185 | 165 | 350 | 1.167$100 | 716 | 57$700 | 2 917 | 142$300 | 6 | 12$100 | | | 1 518 179 | 17.703 | 1 566,411 | 56:016$900 | 17$500 | | 57 732$900 |
| | Setembro | 191 | 205 | 397 | 1 691$300 | 396 | 48$600 | 3 185 | 203$900 | 5 | 25$820 | | | 1 483 813 | 1 539 | 1 485,352 | 53:821$900 | 26$500 | | 55:540$200 |
| | Outubro | 151 | 227 | 378 | 1 118$900 | 532 | 43$600 | 2 293 | 159$100 | | | | | 990 344 | 21.264 | 1.011,607 | 36:072$100 | 18$000 | | 37:711$600 |
| | Novembro | 211 | 197 | 411 | 1 317$600 | 385 | 21 620 | 2 759 | 120$900 | 7 | 28$600 | | | 594.136 | 84 429 | 662,565 | 21:361$300 | 30$000 | | 23 122$200 |
| | Dezembro | 205 | 248 | 453 | 1 512$600 | 268 | 24$200 | 2.678 | 118$200 | 7 | 33$000 | | | 502.002 | 36.178 | 538,180 | 18 608$000 | 33$000 | | 20 159$800 |
| | Somma | 2.149 | 2 240 | 4 359 | 17:394$900 | 5.351 | 433$500 | 36.418 | 2.026$900 | 51 | 193$720 | | | 11.386.367 | 274.153 | 11.660,816 | 411:381$600 | 387$500 | | 131 543$900 |
| E. F. União Valonciana | Janeiro | 122 | 195 | 317 | 1:089$700 | 1.519 | 65$800 | 5.273 | 156$500 | 4 | 5$300 | | | 763 003 | 19 074 | 842,076 | 19 303$600 | | | 21:010$300 |
| | Fevereiro | 108 | 168 | 276 | 720$300 | 700 | 39$100 | 4.766 | 125$200 | | | | | 1 003.167 | 25.475 | 1.029,312 | 23 331$100 | | | 27:333$300 |
| | Março | 74 | 196 | 270 | 740$100 | 948 | 67$400 | 1.337 | 188$200 | 4 | 7$600 | | | 887.402 | 53.193 | 911,595 | 23 687$000 | | | 24 091$900 |
| | Abril | 153 | 180 | 333 | 1 192$300 | 917 | 60$100 | 3.711 | 139$900 | 5 | 9$200 | | | 959 563 | 24.398 | 987,961 | 21:377$100 | 33$100 | | 23 799$700 |
| | Maio | 177 | 210 | 387 | 1 316$100 | 918 | 62$600 | 2 341 | 113$700 | 3 | 10$300 | | | 784 153 | 16.108 | 800,592 | 19:601$200 | 45$000 | | 21:161$800 |
| | Junho | 156 | 178 | 334 | 1 279$900 | 1 070 | 63$300 | 3.315 | 188$000 | 2 | 6$900 | | | 573.036 | 19.986 | 593,022 | 14 174$100 | 72$000 | | 16 016$100 |
| | Julho | 212 | 223 | 435 | 1.163$900 | 1.036 | 69$100 | 3.411 | 163$100 | 3 | 6$300 | | | 937.717 | 28 106 | 965,851 | 21:380$900 | 60$000 | | 26:038$500 |
| | Agosto | 191 | 207 | 398 | 1:115$300 | 1 198 | 111$200 | 3.207 | 117$100 | 6 | 10$800 | | | 1 128.811 | 103.372 | 1 232,183 | 30:275$100 | 115$500 | | 32 393$100 |
| | Setembro | 179 | 197 | 376 | 1.335$900 | 884 | 67$600 | 2.810 | 130$900 | 1 | 9$700 | | | 1.231 355 | 50.115 | 1.281,470 | 32 308$700 | 55$500 | | 33 907$600 |
| | Outubro | 199 | 219 | 378 | 1:123$500 | 992 | 56$200 | 7.489 | 139$800 | 2 | 3$300 | | | 1 305.837 | 31.580 | 1.337,417 | 26:914$700 | 74$000 | | 27 710$600 |
| | Novembro | 138 | 235 | 373 | 986$000 | 193 | 9$400 | 5.270 | 157$100 | 1 | 3$300 | | | 740 277 | 48.001 | 788,278 | 20.116$900 | 53$000 | | 21:311$600 |
| | Dezembro | 110 | 138 | 248 | 745$900 | 365 | 33$700 | 3.799 | 138$600 | 4 | 15$300 | | | 576.753 | 54.899 | 631,652 | 19:195$900 | 56$000 | | 19 450$900 |
| | Somma | 1.759 | 2.404 | 4.163 | 13:422$400 | 10.820 | 716$800 | 46.391 | 1 708$600 | 51 | 70$920 | | | 10.676.457 | 506.138 | 11.182,615 | 276.488$200 | 560$100 | | 293.002$720 |
| E. F. d'Oeste Minas | Janeiro | | | | | 673 | 99$700 | 216 | 22$700 | 4 | 3$900 | | | | 16.971 | 16,971 | 331$900 | 20$500 | | 689$000 |
| | Fevereiro | | | | | 846 | 115$700 | 451 | 9$900 | 1 | 2$000 | | | | 33.316 | 33,316 | 569$100 | 11$500 | | 712$100 |
| | Março | | | | | 406 | 52 440 | 345 | 20$900 | | 2$100 | | | | 71 201 | 71,201 | 758$100 | 24$200 | | 804$600 |
| | Abril | | | | | 1.410 | 174$700 | 114 | 22$000 | | | | | | 53.256 | 53,256 | 595$900 | 15$000 | | 835$600 |
| | Maio | | | | | 1.383 | 201$200 | 187 | 31$500 | 4 | 3$900 | | | | 63.804 | 63,804 | 865$100 | 18$500 | | 1 118$500 |
| | Junho | | | | | 868 | 126$000 | 315 | 183$100 | 3 | 13$800 | | | | 114.287 | 114,287 | 1:190$600 | 35$600 | | 1.410$300 |
| | Julho | | | | | 567 | 79$300 | 691 | 119$900 | 3 | 16$300 | | | | 119.691 | 119,691 | 1 216$900 | 27$500 | | 1:193$100 |
| | Agosto | | | | | 325 | 17$700 | 218 | 39$400 | | | | | | 79.839 | 79,839 | 1 035$100 | 281$500 | | 1:727$300 |
| | Setembro | | | | | 2.156 | 316$800 | 884 | 150$900 | 3 | 18$300 | | | | 87.233 | 87,233 | 1:763$900 | 81$500 | | 2 335$700 |
| | Outubro | | | | | 364 | 19$600 | 359 | 50 700 | 3 | 10$500 | | | | 86.318 | 86,318 | 1:513$000 | 50$000 | | 1 609$100 |
| | Novembro | | | | | 237 | 32$700 | 537 | 111$600 | 1 | 17$100 | | | | 91.707 | 91,707 | 1 810$100 | 62$000 | | 2 003$900 |
| | Dezembro | | | | | 1.081 | 137$600 | 1 659 | 163$900 | 5 | 25$600 | | | | 120.565 | 120,565 | 1 370$000 | 51$500 | | 1.723$700 |
| | Somma | | | | | 10 371 | 1:437$700 | 6.701 | 806$000 | 23 | 93$100 | | | | 997.118 | 997,118 | 13:820$100 | 706$500 | | 16:530$300 |
| Ramal do Rio Preto | Janeiro | | | | | | | | | | | | | 581.658 | | 581,658 | 21:958$100 | | | 21 958$100 |
| | Fevereiro | | | | | | | | | | | | | 719 610 | 554 | 720,164 | 27:177$600 | | | 27 177$600 |
| | Março | | | | | | | | | | | | | 618 457 | | 618,457 | 23 016$000 | | | 23:016$000 |
| | Abril | | | | | | | | | | | | | 633 377 | 15 | 633,392 | 23:987$700 | | | 23 987$700 |
| | Maio | | | | | | | | | | | | | 501 693 | 998 | 502,691 | 19:215$200 | | | 19:215$200 |
| | Junho | | | | | | | | | | | | | 130.871 | 865 | 131,736 | 16 301$300 | | | 16:301$300 |
| | Julho | | | | | | | | | | | | | 500.198 | | 500,198 | 19:237$100 | | | 19 237$100 |
| | Agosto | | | | | | | | | | | | | 668.775 | | 668,775 | 25 219$500 | | | 25:219$500 |
| | Setembro | | | | | | | | | | | | | 660.623 | 743 | 661,366 | 25 901$100 | | | 25 901$100 |
| | Outubro | | | | | | | | | | | | | 516.581 | | 516,581 | 19:503$700 | | | 19:503$700 |
| | Novembro | | | | | | | | | | | | | 383.172 | | 383,172 | 11:104$700 | | | 11:104$700 |
| | Dezembro | | | | | | | | | | | | | 251 010 | 997 | 252,007 | 9:015$800 | | | 9 015$800 |
| | Somma | | | | | | | | | | | | | 6.196 381 | 3.116 | 6.200,527 | 205:398$100 | | | 205:398$100 |
| C. F. Santa Cruz a Itaguahy | Janeiro | | | | | | | 1.721 | 89$200 | | | | | 1 563 | 3,085 | 1,918 | 43$100 | | | 134$100 |
| | Fevereiro | | | | | | | 3.272 | 144$100 | | | | | 6 380 | 9.052 | 15,432 | 238$700 | | | 253$700 |
| | Março | | | | | | | 2.394 | 68$000 | | | | | 16.879 | 6.776 | 23,655 | 351$100 | | | 387$100 |
| | Abril | | | | | | | 2.021 | 85$800 | | | | | 19 833 | 12.230 | 32,063 | 315$500 | | | 438$500 |
| | Maio | | | | | | | 3.588 | 738$900 | | | | | 16 119 | 63.439 | 79,558 | 821$000 | | | 895$900 |
| | Junho | | | | | | | 2.417 | 56$900 | | | | | 3.834 | 32.085 | 37,899 | 410$000 | | | 467$100 |
| | Julho | | | | | | | 2.141 | 60$800 | | | | | 25 534 | 11 181 | 66,715 | 728$600 | | | 789$100 |
| | Agosto | | | | | | | 2.140 | 83$700 | | | | | 50 024 | 28.678 | 78,772 | 427$100 | | | 511$800 |
| | Setembro | | | | | | | 1.979 | 52$100 | | | | | 17.696 | 34 496 | 52,192 | 265$500 | | | 317$600 |
| | Outubro | | | | | | | 948 | 38$100 | | | | | 17.918 | 70.505 | 88,423 | 929$000 | | | 1:067$500 |
| | Novembro | | | | | | | 976 | 37$700 | | | | | 3 300 | 25 892 | 29,192 | 319$000 | | | 356$700 |
| | Dezembro | | | | | | | 2.506 | 101$000 | | | | | | 16 973 | 16,973 | 186$000 | | | 249$000 |
| | Somma | | | | | | | 27.855 | 820$100 | | | | | 170.834 | 351.294 | 515,128 | 5 237$000 | | | 6 057$200 |
| Total do anno de 1881 | | 11.023 | 11.213,5 | 22.235,5 | 151:057$600 | 29.719 | 2:801$100 | 209.918 | 30:725$900 | 11.596 | 21:703$140 | 18 | 676$110 | 47 667.501 | 5.144 438 | 52 781,939 | 1.819 108$110 | 5:073$250 | 4 916$180 | 2 006:361$730 |
| 1880 | E. F. S. Paulo e Rio de Janeiro | 6.873 | 6 604 | 13.177 | 100:819$600 | | | 131$750 | 15:225$010 | 9.008 | 18:604$680 | 24 | 890$200 | 13.474.697 | 2.816.462 | 16.291,159 | 664 741$920 | 3.533$500 | | 800 911$000 |
| | E. F. Rezende a Arêas | 181 | 266 | 447 | 1 551$500 | 1 237 | 220$710 | 2 810 | 231$200 | 6 | 10$100 | | | 4 928.224 | 13 522 | 2.041,713 | 61 [illegible]$900 | 30$000 | | 67:101$600 |
| | E. F. União Minoira | 2.254 | 2.070 | 4.324 | 19:578$600 | 15 160 | 972 600 | 27 151 | 1.331$600 | 46 | 193$700 | 1 | 40$800 | 9.101.318 | 113.027 | 9.356,365 | 283 111$900 | 307$200 | | 314 719$500 |
| | E. F. União Valonciana | 1.156 | 2 109 | 3 265 | 10:038$400 | 11.811 | 738$900 | 34 605 | 1:767$800 | 39 | 86$900 | 1 | 40$100 | 6.865 136 | 263 379 | 7.128,515 | 171 [illegible]$600 | | | 187:711$300 |
| | E. F. d'Oeste Minas | | | | | 1.196 | 461$500 | 229 | 12$750 | 1 | 23$160 | | | | 51 618 | 51,618 | 561$700 | 12$000 | | 973$960 |
| | Ramal do Rio Preto | | | | | | | | | | | | | 4.281 312 | 5.168 | 4.286,481 | 161 [illegible]$900 | | | 161 [illegible]$900 |
| | C. F. Santa Cruz a Itaguahy | | | | | | | 1.782 | 71$400 | | | | | 3.055 | 2 721 | 5,776 | 53$710 | | | 125$100 |
| Total do anno de 1880 | | 10 164 | 11.053 | 21 217 | 132:115$800 | 29.611 | 2 [illegible] | 217.030 | 18:910$600 | 9.092 | 18 931$960 | 26 | 917$100 | 35 818.761 | 3.291.329 | 39.110,090 | 1 [illegible] 651$980 | 3 937$000 | | 1.561 850$910 |
| Differença em 1881 | Para mais | 559 | 160,5 | 718,5 | | | 738$210 | 52 768 | 1:815$300 | 2.501 | 5:771$180 | | | 11.818.710 | 1.853.109 | 13.671,819 | 152:134$100 | 1 136$250 | 1:916$180 | 112:511$810 |
| | Para menos | | | | 1 500$500 | 293 | | | | | | | 241$990 | | | | | | | |

Secção de Contabilidade da Sub-Secção em 24 de Fevereiro de 1882 — O Contador, Dr. Augusto T. Teixeira

OBSERVAÇÕES

N. B. Os productos pertencem sómente á E. F. D. Pedro II.

A E. F. d'Oeste de Minas começou o seu trafego em Novembro de 1879, assim como a Empresa Carris-Ferro de Santa Cruz a Itaguahy, explicando assim a grande differença que se nota entre os annos de 1880 e 1881.

A E. F. d'Oeste de Minas não vendeu bilhetes de viajantes directos para a E. F. D. Pedro II.

As Empresas do Ramal do Rio Preto e Santa Cruz a Itaguahy são de tracção animada.

# B. 13.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração da receita com que a Estrada de Ferro D. Pedro II concorreu para as companhias em trafego mutuo no anno de 1881

| | DESTINO | VIAJANTES | BAGAGENS | ENCOMMENDAS | ANIMAES | CARROS | MERCADORIAS | TELEGRAPHO | RENDAS DIVERSAS | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ANNO DE 1881 | Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro | 108:793$000 | 7:753$780 | 26:001$900 | 2:405$480 | 724$980 | 277:197$180 | 4:556$550 | 2:336$420 | 429:759$290 |
| | Estrada de Ferro de Rozendo a Arêas | 229$500 | 36$640 | 390$200 | 11$840 | 26$500 | 11:922$940 | 71$500 | ..... | 12:689$120 |
| | Estrada de Ferro União Mineira | 12:239$390 | 435$220 | 2:550$700 | 194$620 | 82$200 | 51:148$740 | 468$500 | ..... | 67:119$370 |
| | Estrada de Ferro União Valenciana | 9:865$040 | 490$800 | 3:226$600 | 41$560 | 49$100 | 71:041$420 | 571$900 | ..... | 85:286$420 |
| | Estrada de Ferro d'Oeste de Minas | 6:487$740 | 796$600 | 2:315$640 | 77$380 | 38$400 | 70:879$280 | 504$800 | ..... | 81:099$840 |
| | Empreza do Ramal do Rio Preto | ..... | ..... | 659$740 | ..... | ..... | 6:809$620 | ..... | ..... | 7:469$360 |
| | Companhia Carris Urbanos | ..... | 105$670 | 11:698$790 | 85$800 | ..... | 8$660 | ..... | ..... | 11:898$920 |
| | Commissão de gado de Paranhos & C.a | ..... | ..... | ..... | 4:306$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | 4:306$000 |
| | Ferro-carril de Santa Cruz a Itaguahy | ..... | ..... | 373$420 | ..... | ..... | 1:952$160 | ..... | ..... | 2:325$580 |
| | Total do anno de 1881 | 137:614$670 | 9:618$710 | 47:216$990 | 7:122$680 | 921$180 | 490:960$000 | 6:173$250 | 2:326$420 | 701:953$900 |
| ANNO DE 1880 | Estrada de Ferro S. Paulo e Rio de Janeiro | 128:046$500 | 7:496$620 | 26:728$640 | 1:701$160 | 919$280 | 345:611$560 | 3:943$420 | 298$560 | 514:745$740 |
| | Estrada de Ferro Rozende a Arêas | 425$700 | 80$680 | 334$720 | 31$900 | ..... | 13:588$280 | 72$600 | ..... | 14:533$880 |
| | Estrada de Ferro União Mineira | 10:446$500 | 500$100 | 1:724$540 | 105$120 | 53$900 | 42:773$300 | 288$300 | ..... | 55:891$760 |
| | Estrada de Ferro União Valenciana | 7:752$500 | 412$980 | 2:336$860 | 68$540 | 22$480 | 59:794$060 | ..... | ..... | 70:387$420 |
| | Estrada de Ferro d'Oeste de Minas | 58$000 | 92$040 | 132$000 | 3$500 | 12$500 | 7:965$620 | 31$000 | ..... | 8:294$660 |
| | Empreza do Ramal do Rio Preto | ..... | ..... | 127$540 | ..... | ..... | 4:048$040 | ..... | ..... | 4:175$580 |
| | Companhia Carris Urbanos | ..... | 17$200 | 7:486$060 | 70$900 | ..... | 498$180 | ..... | ..... | 8:072$340 |
| | Commissão de gado de Paranhos & C.a | ..... | ..... | ..... | 6:003$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | 6:003$000 |
| | Ferro-carril de Santa Cruz a Itaguahy | ..... | ..... | 52$700 | ..... | ..... | 62$160 | ..... | ..... | 114$860 |
| | Total do anno de 1880 | 146:729$200 | 8:599$620 | 38:923$060 | 7:984$120 | 1:008$160 | 474:344$200 | 4:335$320 | 298$560 | 682:219$240 |
| Differenças em 1881 | Para mais | ..... | 1:019$090 | 8:293$930 | ..... | ..... | 16:618$800 | 1:837$930 | 2:027$860 | 19:734$660 |
| | Para menos | 9:114$530 | ..... | ..... | 861$440 | 86$980 | ..... | ..... | ..... | ..... |

Secção do Contabilidade (1a Sub-secção), 28 de Fevereiro de 1882

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes*

# B. 14. — E. F. D. PEDRO II. — Estatistica de bagagens expedidas e recebidas de diversas estações no anno de 1881

| ESTAÇÕES | EXPEDIDAS | | | RECEBIDAS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | VOLUMES | PESO | PRODUCTO | VOLUMES | PESO | PRODUCTO |
| Côrte | 21.169 | 498.552 | 26:443$300 | 30.261 | 777.843 | 25:309$220 |
| Suburbios | 37.745 | 1.014.510 | 8:911$060 | 29.573 | 772.233 | 6:222$860 |
| Sapopemba | 49 | 762 | 17$720 | 242 | 3.657 | 78$440 |
| Realengo | 1.084 | 25.988 | 370$000 | 412 | 7.617 | 147$480 |
| Campo Grande | 121 | 2.485 | 71$060 | 508 | 8.462 | 219$940 |
| Santa Cruz | 1.053 | 23.243 | 510$020 | 613 | 12.376 | 398$680 |
| Maxambomba | 213 | 4.305 | 109$260 | 789 | 14.340 | 318$360 |
| Queimados | 344 | 6.384 | 173$800 | 426 | 7.349 | 191$560 |
| Belém | 1.296 | 37.825 | 586$560 | 505 | 11.536 | 402$300 |
| Macacos | 127 | 2.639 | 122$520 | 414 | 11.227 | 215$560 |
| Oriente | 95 | 2.315 | 46$1[illegible]0 | 93 | 2.687 | 29$360 |
| Serra | 7 | 135 | 4$320 | 66 | 2.944 | 62$240 |
| Palmeiras | 185 | 4.509 | 159$940 | 152 | 3.602 | 174$820 |
| Rodeio | 227 | 4.351 | 191$980 | 402 | 7.588 | 323$340 |
| Mendes | 157 | 3.328 | 132$560 | 375 | 7.584 | 287$540 |
| Sant'Anna | 423 | 8.650 | 376$680 | 501 | 10.472 | 502$040 |
| Barra | 2.886 | 58.160 | 3:072$830 | 2.079 | 42.304 | 2:426$060 |
| Ypiranga | 192 | 3.959 | 185$200 | 172 | 3.659 | 210$740 |
| Vassouras | 590 | 11.911 | 527$080 | 720 | 15.464 | 656$340 |
| Desengano | 919 | 15.867 | 734$340 | 845 | 15.615 | 771$740 |
| Concordia | 159 | 4.324 | 205$280 | 290 | 5.602 | 150$960 |
| Commercio | 1.414 | 31.264 | 1:255$620 | 1.007 | 20.583 | 1:042$100 |
| Alliança | 50 | 999 | 26$960 | 67 | 1.174 | 44$400 |
| Casal | 55 | 1.265 | 40$100 | 121 | 2.174 | 65$720 |
| Ubá | 690 | 15.527 | 829$560 | 937 | 18.777 | 658$600 |
| Parahyba | 2.068 | 44.387 | 1:846$800 | 1.331 | 27.703 | 1:315$780 |
| Entre-Rios | 1.654 | 34.452 | 1:386$980 | 1.450 | 30.915 | 1:299$680 |
| Serraria | 825 | 16.370 | 895$640 | 834 | 15.138 | 898$280 |
| Parahybuna | 791 | 14.704 | 896$840 | 1.192 | 20.967 | 1:072$060 |
| Espirito Santo | 453 | 7.770 | 423$480 | 486 | 7.809 | 332$060 |
| Mathias Barbosa | 293 | 5.342 | 239$760 | 625 | 10.785 | 380$960 |
| Cedofoita | 145 | 3.152 | 121$420 | 261 | 4.417 | 126$520 |
| Retiro | 67 | 1.488 | 51$900 | 334 | 5.845 | 172$660 |
| Juiz de Fóra | 3.714 | 64.801 | 3:615$160 | 2.065 | 40.569 | 2:621$720 |
| M. Procopio | 70 | 1.908 | 228$160 | 189 | 3.784 | 275$880 |
| Bomfica | 249 | 4.785 | 176$440 | 181 | 3.622 | 118$220 |
| Chapéo d'Uvas | 82 | 1.315 | 50$540 | 407 | 7.957 | 162$340 |
| João Gomes | 311 | 7.188 | 251$660 | 311 | 5.242 | 265$960 |
| Mantiqueira | 53 | 1.013 | 42$320 | 119 | 2.275 | 52$800 |
| João Ayres | 33 | 616 | 19$220 | 149 | 3.318 | 88$480 |
| Sitio | 442 | 8.837 | 641$980 | 750 | 12.437 | 853$780 |
| Barbacena | 1.920 | 38.184 | 3:460$100 | 1.192 | 27.049 | 2:986$500 |
| Carandahy | 178 | 4.198 | 512$700 | 442 | 9.001 | 553$980 |
| Santa Fé | 62 | 1.161 | 57$240 | 213 | 3.957 | 159$520 |
| Chiador | 429 | 7.654 | 325$500 | 563 | 11.903 | 353$320 |
| Anta | 1.014 | 23.401 | 758$460 | 409 | 8.347 | 351$020 |
| Sapucaia | 938 | 19.533 | 879$000 | 1.157 | 22.041 | 874$480 |
| Ouro Fino | 176 | 2.603 | 132$520 | 318 | 5.439 | 135$520 |
| Conceição | 515 | 11.572 | 308$400 | 315 | 6.723 | 288$220 |
| Porto Novo | 2.094 | 45.696 | 4:136$600 | 2.518 | 47.384 | 4:054$440 |
| Vargem Alegre | 741 | 16.033 | 586$340 | 459 | 9.044 | 489$460 |
| Pinheiro | 168 | 4.023 | 167$940 | 320 | 7.284 | 293$860 |
| Volta Redonda | 470 | 11.463 | 456$120 | 307 | 5.927 | 331$810 |
| Barra Mansa | 1.265 | 26.337 | 1:476$900 | 1.225 | 27.147 | 1:334$310 |
| Pombal | 51 | 1.058 | 64$680 | 141 | 3.336 | 139$060 |
| Diviza | 581 | 11.578 | 567$260 | 663 | 13.400 | 570$260 |
| Suruby | 209 | 4.056 | 222$260 | 128 | 2.601 | 153$340 |
| Rezendo | 1.833 | 35.467 | 1:476$860 | 865 | 18.590 | 880$500 |
| Campo Bello | 449 | 7.617 | 211$080 | 255 | 5.768 | 144$880 |
| Itatiaya | 223 | 4.751 | 168$180 | 274 | 5.255 | 210$620 |
| Bôa Vista | 630 | 13.327 | 932$520 | 589 | 12.294 | 731$260 |
| Quoluz | 461 | 8.213 | 273$840 | 411 | 7.050 | 267$900 |
| Lavrinhas | 418 | 9.385 | 214$140 | 267 | 5.323 | 191$900 |
| Cruseiro | 427 | 8.842 | 300$620 | 639 | 15.568 | 1:025$920 |
| Cachoeira | 908 | 20.482 | 1:191$760 | 1.292 | 24.650 | 2:249$950 |
| Somma | 98.630 | 2.337.986 | 74:872$530 | 97.356 | 2.294.403 | 69:702$170 |
| E. de F. S. Paulo e Rio de Janeiro | ..... | ..... | ..... | 2.117 | 51.472 | 6:191$220 |
| » » Rezende a Arêas | 192 | 2.774 | 199$980 | 53 | 1.363 | 47:140 |
| » » União Mineira | 361 | 5.354 | 434$560 | 368 | 6.464 | 428$420 |
| » » Oeste de Minas | 697 | 10.371 | 1:427$740 | 235 | 5.383 | 654$300 |
| » » União Valenciana | 637 | 10.820 | 741$880 | 378 | 8.020 | 653$140 |
| Somma | 1.887 | 29.349 | 2:804$160 | 3.151 | 72.902 | 7:974$520 |
| Total | 100.517 | 2.367.305 | 77:676$690 | 100.517 | 2.367.305 | 77:676$690 |

Secção de Contabilidade, 1ª Sub-Secção, 28 de Fevereiro de 1882 — O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes*

# B·15. — E. de F. D. PEDRO II. — Estatistica de encommendas expedidas e recebidas de diversas estações no anno de 1881

| ESTAÇÕES | EXPEDIDAS | | | RECEBIDAS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | VOLUMES | PESO | PRODUCTO | VOLUMES | PESO | PRODUCTO |
| Côrte | 139.995 | 3.248.843 | 154:406$520 | 115.570 | 3.643.490 | 69:537$110 |
| Suburbios | 34.159 | 1.185 439 | 4:507$380 | 46.633 | 1.554.521 | 17:247$780 |
| Sapopemba | 2.510 | 77.959 | 515$440 | 2.166 | 63.822 | 685$860 |
| Realengo | 1.777 | 45.227 | 531$920 | 3.314 | 101.639 | 1:322$380 |
| Campo Grande | 12.878 | 421.559 | 3:100$320 | 6.442 | 138.138 | 2:325$020 |
| Santa Cruz | 15.368 | 480.087 | 4:411$560 | 7.468 | 136.176 | 2:745$920 |
| Maxambomba | 8.264 | 309.463 | 2:302$460 | 6.113 | 145.584 | 2:197$860 |
| Queimados | 6.696 | 251.433 | 1:644$960 | 3.387 | 77.879 | 1:423$600 |
| Belém | 4.179 | 137.381 | 1:423$920 | 4.238 | 101.694 | 1:954$060 |
| Macacos | 1.793 | 43.193 | 726$180 | 2.975 | 81.077 | 1:519$980 |
| Oriente | 717 | 23.706 | 148$340 | 828 | 26.287 | 222$900 |
| Serra | 279 | 7.619 | 98$800 | 483 | 13.621 | 172$240 |
| Palmeiras | 676 | 15.429 | 262$260 | 2.487 | 37.585 | 964$740 |
| Rodeio | 2.898 | 63.791 | 964$580 | 3.519 | 69.619 | 1:800$580 |
| Mendes | 1.945 | 52.648 | 819$220 | 3.304 | 68.586 | 1:389$080 |
| Sant'Anna | 3 021 | 99.031 | 1:489$840 | 3.856 | 64.111 | 1:847$480 |
| Barra do Pirahy | 8.887 | 148.959 | 3:487$240 | 7.233 | 211.011 | 6:233$840 |
| Ypiranga | 839 | 26.955 | 500$200 | 963 | 22.135 | 736$460 |
| Vassouras | 2.520 | 59.964 | 1:599$600 | 3.163 | 76.574 | 2:662$060 |
| Desengano | 2.913 | 69.554 | 1:228$040 | 2.170 | 51.023 | 2:645$860 |
| Concordia | 401 | 8.768 | 225$540 | 1.792 | 41.968 | 1:018$760 |
| Commercio | 3.201 | 78.934 | 2:432$720 | 4.750 | 95.308 | 4:361$480 |
| Alliança | 282 | 7.764 | 124$160 | 294 | 9.090 | 167$400 |
| Casa | 492 | 14.020 | 233$540 | 753 | 13.855 | 473$000 |
| Ubá | 2.150 | 50.919 | 1:543$440 | 5 764 | 135.752 | 4:104$120 |
| Parahyba | 6.528 | 169.531 | 2:578$540 | 5.175 | 123.757 | 5:564$100 |
| Entre-Rios | 3.678 | 86.977 | 1:707$240 | 3.993 | 89.956 | 2:896$200 |
| Serraria | 1.251 | 27.290 | 1:030$940 | 3.520 | 63.361 | 2:587$700 |
| Parahybuna | 2.283 | 41.810 | 1:694$500 | 2.726 | 50.638 | 2:995$340 |
| Espirito Santo | 940 | 18.931 | 566$440 | 1.539 | 24.755 | 1:018$080 |
| Matbias Barbosa | 2.041 | 44.745 | 871$000 | 1.632 | 32.011 | 1:626$480 |
| Cedofeita | 695 | 17.431 | 385$400 | 872 | 21.096 | 599$880 |
| Retiro | 630 | 17.930 | 430$020 | 875 | 19.820 | 417$920 |
| Juiz de Fóra | 6.319 | 113.041 | 3:419$620 | 7.469 | 136.148 | 9:113$240 |
| Mariano Procopio | 1.449 | 31.945 | 2:008$640 | 655 | 14.184 | 1:029$860 |
| Bomfica | 1.174 | 95.730 | 2:309$800 | 1.911 | 76.841 | 2:965$860 |
| Chapéo d'Uvas | 871 | 30.768 | 706$360 | 1.352 | 36.625 | 991$860 |
| João Gomes | 4 737 | 121.694 | 4:675$400 | 998 | 17.175 | 609$340 |
| Mantiqueira | 692 | 14.545 | 312$860 | 756 | 14.256 | 223$980 |
| João Ayres | 384 | 10.528 | 161$380 | 423 | 9.600 | 301$720 |
| Sitio | 873 | 19,035 | 827$340 | 1.867 | 35.487 | 2:308$180 |
| Barbacena | 2.438 | 48.218 | 3:505$820 | 4.675 | 77.874 | 8:783$500 |
| Carandahy | 98 | 2.112 | 214$460 | 353 | 7.420 | 695$960 |
| Santa Fé | 1.441 | 20.682 | 466$360 | 1.265 | 14.672 | 870$200 |
| Chiador | 1 337 | 28.714 | 750$340 | 1.959 | 33.240 | 1:485$380 |
| Anta | 1.140 | 28.879 | 676$500 | 2.470 | 32.950 | 1:748$860 |
| Sapucaia | 3.916 | 88.197 | 1:899$300 | 2.676 | 44.187 | 3:108$920 |
| Ouro Fino | 417 | 7.800 | 171$700 | 822 | 7.372 | 614$080 |
| Conceição | 482 | 11.426 | 383$920 | 1.157 | 21.851 | 884$800 |
| Porto Novo | 6.647 | 128 810 | 7:834$240 | 9.293 | 155.337 | 19:234$050 |
| Vargem Alegre | 1.355 | 33.104 | 1:035$060 | 3.149 | 52.427 | 2:356$620 |
| Pinheiro | 1.384 | 31.334 | 1:028$000 | 1.959 | 43.486 | 1:454$880 |
| Volta Redonda | 1.955 | 52.205 | 1:314$080 | 3.759 | 82.624 | 2:731$000 |
| Barra Mansa | 8.310 | 189.534 | 3:921$680 | 8.187 | 158.313 | 5:957$040 |
| Pombal | 1.236 | 32.498 | 651$200 | 2.370 | 56.662 | 775$340 |
| Divisa | 3.109 | 78.679 | 1:430$040 | 3.232 | 64.778 | 2:152$540 |
| Suruby | 350 | 7.758 | 250$540 | 708 | 21.431 | 645$100 |
| Rezende | 5.864 | 117.970 | 2:376$500 | 3.958 | 90.314 | 3:350$840 |
| Campo Belle | 3.375 | 51.389 | 672$520 | 2.534 | 72.562 | 841$540 |
| Itatiaya | 1.260 | 33.334 | 665$760 | 1.796 | 28.517 | 1:109$000 |
| Boa Vista | 5.016 | 129.756 | 2:425$000 | 3.653 | 66.298 | 2:936$240 |
| Queluz | 1.828 | 36.948 | 661$400 | 2.321 | 41.265 | 1:125$300 |
| Lavrinhas | 1.433 | 33.435 | 448$520 | 2.449 | 34.967 | 961$560 |
| Cruzeiro | 930 | 22 758 | 599$220 | 4.790 | 109.157 | 3:181$940 |
| Cachoeira | 10.592 | 225.412 | 3:772$000 | 5.542 | 87.206 | 7:604$320 |
| Somma | 359.279 | 9.231.518 | 249:609$920 | 359.475 | 9.151.165 | 239:588$320 |
| E. do F. S. Paulo e Rio do Janeiro | 4.962 | 148.894 | 15:135$140 | 4.645 | 207.000 | 19:469$440 |
| » » Rezende a Aréas | 119 | 3.558 | 228$780 | 1.856 | 8.481 | 842$560 |
| » » União Mineira | 1.246 | 37.418 | 2:026$980 | 2.312 | 56.839 | 3:609$480 |
| » » Oeste de Minas | 224 | 6.702 | 806$060 | 698 | 14.638 | 2:013$600 |
| » » União Valenciana | 1.549 | 46.304 | 1:708$860 | 7.416 | 34.403 | 3:326$320 |
| Empreza Ramal do Rio Preto | ..... | ..... | ..... | 316 | 23.180 | 986$400 |
| » Ferro Carril do Santa Cruz a Itaguaby | 929 | 27.855 | 820$120 | 590 | 6.660 | 499$740 |
| Somma | 9.029 | 270.848 | 20:725$940 | 17.833 | 351.171 | 30:747$540 |
| Total | 368.308 | 9.502.336 | 270:335$860 | 368.308 | 9.502.336 | 270:335$860 |

Secção de Contabilidade (1ª sub-secção), 28 de Fevereiro de 1882.—O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes*

# B. 16—E.] F. D. PEDRO II.— Estatistica de animaes e vehiculos expedidos e recebidos de diversas estações no anno de 1881

| ESTAÇÕES | ANIMAES | | | | VEHICULOS | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | EXPEDIDOS | | RECEBIDOS | | EXPEDIDOS | | RECEBIDOS | |
| | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto | Quantidade | Producto |
| Côrte | 1 [illegible] | 9:872$[illegible] | 29.588 | 58:243$[illegible] | 93 | 2:634$500 | 23 | 556$240 |
| S. Christovão | 137 | 613$520 | 158 | 715$100 | | | | |
| S. Francisco Xavier | 133 | 132$180 | 136 | 61$800 | | | | |
| Riachuelo | 133 | 39$250 | 170 | 73$380 | | | | |
| Engenho Novo | 240 | 319$580 | 523 | 234$100 | 6 | 77$520 | 1 | 3$900 |
| Todos os Santos | 438 | 115$180 | 159 | 70$800 | ..... | ..... | 1 | 3$900 |
| Engenho de Dentro | 66 | 22$260 | 377 | 84$220 | ..... | ..... | 1 | 15$300 |
| Piedade | 65 | 19$900 | 97 | 31$250 | | | | |
| Cascadura | 937 | 387$210 | 1.179 | 1:643$740 | 2 | 113$200 | 5 | 21$900 |
| Sapopemba | 91 | 116$560 | 117 | 102$081 | | | | |
| Realengo | 182 | 132$100 | 221 | 113$300 | 2 | 145$000 | 1 | 6$300 |
| Campo Grande | 219 | 182$580 | 161 | 150$180 | | | | |
| Santa Cruz | 213 | 149$210 | 903 | 931$540 | 1 | 15$301 | 7 | 131$700 |
| Maxambomba | 465 | 519$460 | 3.800 | 11.417$360 | 1 | 6$160 | 1 | 25$681 |
| Queimados | 171 | 313$120 | 130 | 219$380 | 4 | 53$720 | 3 | 31$160 |
| Belem | 223 | 393$321 | 225 | 518$181 | 1 | 40$320 | 7 | 76$121 |
| Macacos | 208 | 213$320 | 50 | 125$800 | 2 | 12$810 | 2 | 33$260 |
| Oriente | 15 | 8$100 | 31 | 41$140 | ..... | ..... | 1 | 6$300 |
| Serra | 5 | 10$120 | 11 | 25$291 | ..... | ..... | 1 | 9$700 |
| Palmeiras | 24 | 17$000 | 14 | 261$160 | | | | |
| Rodeio | 636 | 198$740 | 150 | 350$860 | 1 | 9$760 | 1 | 3$300 |
| Moodes | 67 | 79$610 | 115 | 230$320 | 15 | 113$780 | 2 | 24$060 |
| Sant'Anna | 171 | 311$680 | 181 | 470$140 | 13 | 253$020 | 9 | 19$360 |
| Barra do Piraby | 581 | 1:816$300 | 736 | 1:556$010 | 56 | 923$660 | 13 | 190$560 |
| Yidianga | 95 | 160$160 | 70 | 169$660 | 3 | 18$660 | 1 | 11$760 |
| Vassouras | 74 | 187$980 | 173 | 404$500 | 10 | 253$180 | 7 | 118$600 |
| Desengano | 499 | 967$900 | 114 | 1:073$260 | 4 | 65$260 | 3 | 16$800 |
| Concordia | 17 | 23$800 | 25 | 41$300 | 1 | 5$200 | 15 | 149$120 |
| Commercio | 230 | 613$900 | 543 | 959$100 | 15 | 118$210 | 25 | 395$360 |
| Aliança | 10 | 35$000 | 9 | 43$440 | ..... | ..... | 1 | 3$300 |
| Casal | 16 | 126$450 | 27 | 82$050 | ..... | ..... | 1 | 8$300 |
| Ulá | 149 | 122$540 | 211 | 650$181 | 10 | 131$100 | 16 | 179$700 |
| Parahyba | 253 | 156$280 | 164 | 1 147$520 | 8 | 83$560 | 17 | 117$560 |
| Entre Rios | 426 | 2.035$360 | 370 | 1 074$220 | 61 | 551$150 | 15 | 256$180 |
| Serraria | 107 | 250$181 | 65 | 666$780 | 2 | 26$560 | 31 | 213$210 |
| Parahybuna | 118 | 307$520 | 143 | 100$240 | 7 | 165$800 | 16 | 252$000 |
| Espirito Santo | 110 | 216$340 | 83 | 231$710 | 3 | 33$720 | 1 | 8$260 |
| Mathias Barbosa | 76 | 110$140 | 80 | 215$280 | 1 | 28$000 | 0 | 99$020 |
| Cedofeita | 22 | 13$920 | 21 | 27$700 | 2 | 17$000 | 2 | 50$620 |
| Rellio | 57 | 56$881 | 73 | 152$101 | ..... | ..... | 1 | 18$300 |
| Juiz de Fóra | 186 | 738$100 | 116 | 930$300 | 23 | 318$000 | 13 | 362$600 |
| M. Procopio | 152 | 811$100 | 181 | 616$010 | 17 | 215$320 | 1 | 7$100 |
| Benfica | 529 | 2 727$160 | 71 | 172$160 | ..... | ..... | 1 | 13$600 |
| Chapéo d'Uvas | 136 | 273$810 | 59 | 168$720 | | | | |
| João Gomes | 402 | 1 610$710 | 76 | 187$220 | 4 | 26$200 | | |
| Mantiqueira | 64 | 97$320 | 18 | 35$960 | ..... | ..... | 1 | 6$160 |
| João Ayres | 75 | 122$120 | 18 | 47$080 | | | | |
| Sitio | 222 | 551$960 | 98 | 304$320 | 1 | 6$160 | 3 | 30$700 |
| Barbacena | 473 | 2.027$150 | 359 | 2.268$100 | 23 | 370$900 | 191 | 2.417$660 |
| Caramuhy | 33 | 236$520 | 92 | 112$310 | ..... | ..... | 15 | 210$100 |
| Santa Fé | 61 | 52$120 | 150 | 371$960 | ..... | ..... | 4 | 98$300 |
| Chiador | 181 | 410$200 | 158 | 593$160 | 3 | 25$500 | 5 | 100$160 |
| Aoita | 252 | 179$500 | 150 | 402$600 | 3 | 14$800 | 1 | 3$600 |
| Sapucaia | 221 | 525$160 | 246 | 1:049$121 | 9 | 83$120 | 8 | 89$720 |
| Ouro Fino | 167 | 2.0[illegible] | 188 | 213$620 | ..... | ..... | 3 | 28$920 |
| Conceição | 83 | 171$891 | 150 | 183$180 | ..... | ..... | 4 | 62$620 |
| Porto Novo | 836 | 2 739$110 | 1.035 | 1:187$960 | 21 | 132$160 | 48 | 1:106$920 |
| Vargem Alegre | 152 | 251$010 | 211 | 153$300 | 2 | 11$210 | 6 | 33$600 |
| Pinheiro | 184 | 187$120 | 396 | 871$960 | 4 | 69$700 | 1 | 5$700 |
| Volta Redonda | 211 | 3[illegible]$980 | 172 | 151$100 | 1 | 3$600 | 8 | 93$160 |
| Barra Mansa | 3.157 | [illegible] 190$000 | 560 | 1:391$820 | 15 | 129$600 | 9 | 86$260 |
| Pomba | 115 | 212$880 | 60 | 148$700 | ..... | ..... | 1 | 13$800 |
| Pirilia | 376 | 1 134$611 | 300 | 885$000 | 1 | 66$250 | 6 | 50$600 |
| Soruby | 53 | 100$180 | 101 | 97$200 | ..... | ..... | 1 | 3$700 |
| Herenda | 2.687 | 1 372$000 | 1.257 | 1:099$760 | 12 | 103$600 | 1 | 6$300 |
| Campo Belo | 83 | 134$180 | 165 | 225$510 | 4 | 9$810 | | |
| Itaiaya | 1 938 | 8:031$560 | 132 | 119$910 | 1 | 32$400 | 2 | 11$600 |
| Boa Vista | 3 063 | 6:294$001 | 391 | 687$900 | 6 | 19$100 | 3 | 7$800 |
| Quelus | 117 | 361$980 | 122 | 102$240 | 3 | 7$900 | 4 | 38$780 |
| Lavrinhas | 101 | 165$190 | 118 | 230$380 | 3 | 63$160 | 1 | 11$000 |
| Cruzeiro | 157 | 292$760 | 461 | 2.216$810 | 3 | 36$780 | 33 | 629$660 |
| Cachoeira | 11 710 | 23 797$191 | 302 | 1:091$760 | 59 | 1:148$600 | 8 | 160$560 |
| Somma | 39.010 | 98.455$121 | 50 256 | 110:922$120 | 581 | 9:583$240 | 568 | 9:234$460 |
| Estrada de ferro S. Paulo e Rio de Janeiro | 11.471 | 21 345$961 | 238 | 1:846$210 | 18 | 676$160 | 17 | 565$120 |
| " " Ligando a Alfas | 10 | 25$860 | 10 | 20$460 | ..... | ..... | 2 | 14$860 |
| " " União Mineira | 51 | 193$323 | 58 | 301$900 | ..... | ..... | 8 | 253$120 |
| " " União Valenciana | 41 | 70$120 | 31 | 56$300 | ..... | ..... | 5 | 81$120 |
| " " Oeste de Minas | 21 | 203$120 | 10 | 33$260 | ..... | ..... | 1 | 61$700 |
| Somma | 11.596 | 21 [illegible]035$110 | 350 | 2:267$110 | 18 | 676$110 | 33 | 1:004$920 |
| Total | 50.636 | 143:191$361 | 50 606 | 113 191$600 | 601 | 10:259$350 | 601 | 10:259$350 |

Secção de contabilidade, 1ª Subrecepção em 23 de Fevereiro de 1882. O contador.— *José Augusto Teixeira Tostes.*

# B. 17 — E. F. D. PEDRO II. — Estatistica de mercadorias expedidas e recebidas de diversas estações no anno de 1881

| ESTAÇÕES | EXPEDIDAS | | | | | RECEBIDAS | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | VOLUMES | CAFÉ | DIVERSOS | TOTAL | PRODUCTO | VOLUMES | CAFÉ | DIVERSOS | TOTAL | PRODUCTO |
| Estação da Corte | 3.182 116 | ... | 171.374 276 | 153 371 276 | 2.830 597$080 | 5.218.059 | 187.593.092 | 21.559.297 | 217 152 389 | 6.987:818$330 |
| Suburbios | 509 707 | 9 366 | 2 497 918 | 2.507.284 | 5 108$181 | 525 103 | ... | 11 682 062 | 11.682 062 | 16:019$601 |
| Sapopemba | 1.110 | ... | 116 696 | 406 696 | 348$280 | 4 119 | ... | 117.303 | 117 303 | 611$423 |
| Belenzinho | 57 121 | ... | 508 206 | 508 206 | 4 648$260 | 13.882 | ... | 521 579 | 521 579 | 2 068$083 |
| Campo Grande | 57 931 | 21 732 | 1 752 225 | 1.781 967 | 9:930$901 | 26.340 | ... | 1 383 531 | 1.384 511 | 11 701$740 |
| Santa Cruz | 22 867 | 405 929 | 171.892 | 880 114 | 9.000$160 | 128.402 | ... | 1 652 695 | 1 652 695 | 9.910$980 |
| Mangaratiba | 397 163 | 69.984 | 3 431 569 | 3 501 549 | 30:583$380 | 23 851 | ... | 1 188 190 | 1 188 190 | 8:342$119 |
| Queimados | 16.146 | 27.654 | 2 935 179 | 2 962 834 | 37:116$620 | 28 650 | ... | 1.181 561 | 1 181.561 | 5:037$120 |
| Belem | 68 511 | 1 018 887 | 1 086 232 | 2 105 175 | 26 098$920 | 17.565 | ... | 976 974 | 976 974 | 8:051$000 |
| Macacos | 91 021 | 203.798 | 2 563 461 | 2 767 259 | 18:571$663 | 93.911 | ... | 2 812 786 | 2.812 786 | 9:771$000 |
| Oriente | 61 147 | 30 208 | 1 132 014 | 1 162 220 | 9 737$420 | 5.351 | ... | 95.390 | 95 390 | 1:093$540 |
| Serra | 8 777 | 22 170 | 258 792 | 281 962 | 2:481$800 | 6.303 | ... | 85 919 | 85 919 | 713$260 |
| Palmeiras | 14 945 | 5 498 | 1.201 035 | 1.206 533 | 10 789$960 | 7.931 | ... | 118 096 | 118 096 | 1:010$510 |
| Rodeio | 201 561 | 1 060 372 | 4 553 033 | 5.653 405 | 45 765$420 | 49 388 | ... | 1.039.706 | 1 039 706 | 8.885$960 |
| Mendes | 66 277 | 996 996 | 122 884 | 1 119 880 | 21:492$180 | 15.107 | ... | 653 146 | 653.146 | 6:817$660 |
| Sant'Anna | 56 642 | 2 865 214 | 296.003 | 3.161,217 | 60 906$200 | 67.916 | ... | 4.588 518 | 4 588.518 | 20:157$580 |
| Barra do Piraly | 435 998 | 5 722 893 | 4 597.319 | 7 390 212 | 173 058$580 | 222.973 | ... | 11 086 011 | 11 086 011 | 43:261$140 |
| Ipiranga | 19 436 | 1.014 673 | 997 168 | 2 019 811 | 27 311$800 | 7.635 | ... | 252 391 | 252 391 | 1:710$760 |
| Vassouras | 78 668 | 990.652 | 611 896 | 1.602 548 | 26 956$760 | 18.899 | ... | 2 352 800 | 2 352 800 | 18:394$890 |
| Desengano | 28 060 | 1 189 685 | 98 820 | 1 288 505 | 30 691$000 | 19.195 | ... | 2 797 572 | 2 797.572 | 27:612$210 |
| Conceição | 13 087 | 763.285 | 63 085 | 826 370 | 21:659$000 | 8.611 | ... | 173 330 | 173.330 | 2:523$590 |
| Commercio | 421 572 | 6.928 615 | 290 088 | 7 218 703 | 190.079$631 | 187 621 | ... | 6.178 619 | 6 178 619 | 36:571$201 |
| Alliança | 1 170 | 259 350 | 12 929 | 275.369 | 6.577$721 | 8 379 | ... | 43.060 | 44 061 | 323$910 |
| Canal | 5 261 | 289.087 | 450 077 | 739 261 | 41 073$760 | 5 171 | ... | 410 184 | 410 184 | 2.759$300 |
| Lita | 102.464 | 5 591 127 | 835.732 | 6 429 169 | 173:593$000 | 31.212 | ... | 4 590.025 | 4 590 025 | 35:191$160 |
| Paraibuna | 93.500 | 5.105.951 | 391.108 | 5.106 359 | 169 445$310 | 69 453 | ... | 5.895 916 | 5 895 916 | 49.728$960 |
| Entre Rios | 30 778 | 599 750 | 529.596 | 1 129 346 | 21 194$180 | 25 519 | ... | 803.737 | 803 737 | 11:311$780 |
| Serraria | 46 965 | 2 495 570 | 720 193 | 3.215 763 | 93:227$820 | 28 772 | ... | 2 118 593 | 2 118.593 | 35 162$500 |
| Paraibuna | 28 526 | 1.669 306 | 419.609 | 2 106.915 | 65 627$841 | 50 129 | ... | 1.759 685 | 1 759.685 | 28:616$600 |
| Espirito Santo | 14.155 | 2 158 599 | 491.013 | 2.248 619 | 85 478$800 | 17 713 | ... | 810 141 | 810.141 | 11.372$920 |
| Mallias Barbosa | 22 212 | 1 221.187 | 75 703 | 1.568 890 | 51.501$740 | 10 501 | ... | 499 173 | 499.173 | 9:364$900 |
| Cordoleiro | 24 225 | 1 444 500 | 25 838 | 1 470 138 | 60 903$614 | 10.025 | ... | 360 267 | 360.267 | 9 166$140 |
| Bellos | 64 300 | 2.563.859 | 98.331 | 2 662.313 | 112:503$910 | 11.199 | ... | 427 577 | 427 577 | 8 173$520 |
| Juiz de Fora | 68.678 | 796.030 | 1.136 427 | 1 932 457 | 51.752$200 | 213 712 | ... | 8.497 286 | 8.497.286 | 101:718$580 |
| Mariano Procopio | 153.622 | 6.791 651 | 1 438.169 | 8 229 823 | 322 161$680 | 70 303 | ... | 2 340 059 | 2 380 059 | 44:148$020 |
| Bemfica | 7 743 | ... | 311 373 | 311.372 | 2:257$760 | 6 996 | ... | 635.125 | 635.125 | 8:038$000 |
| Chapéo d'Uvas | 31 571 | 419 092 | 1 066.810 | 1 485 902 | 47 610$461 | 20.096 | ... | 706 459 | 706.459 | 12.391$200 |
| João Gomes | 52.137 | 346.361 | 4 957.871 | 5 264.235 | 40 738$103 | 117 719 | ... | 5.521.238 | 5 521.238 | 29:023$250 |
| Mantiqueira | 21.058 | ... | 731 355 | 731 355 | 4:206$160 | 2.214 | ... | 83 552 | 83.552 | 2:070$170 |
| João Ayres | 10.147 | ... | 372 891 | 372.891 | 2 231$300 | 3 101 | ... | 81 881 | 81 881 | 3:021$190 |
| Sitio | 10.241 | ... | 331 021 | 331 021 | 5 810$691 | 86 484 | ... | 3 134 218 | 3 134.218 | 18:698$910 |
| Barbacena | 65.116 | 1 815 | 2 074 296 | 2 076.711 | 26 897$140 | 376 095 | ... | 16 514.518 | 16 514 518 | 418:403$100 |
| Carandahy | 1 016 | ... | 16 688 | 16 688 | 1 107$740 | 19.501 | ... | 1 138 356 | 1 138 356 | 36:912$980 |
| Santa Fé | 21 763 | 1 246 865 | 154 285 | 1 338 150 | 42:989$910 | 3 640 | ... | 161 077 | 161.077 | 3:872$740 |
| Chiador | 67.337 | 3 866.503 | 1 256 406 | 5 159 931 | 115:511$960 | 32 812 | ... | 5 272 347 | 5.232 331 | 20:633$980 |
| Antas | 46.133 | 1.733 483 | 179 988 | 1 913.168 | 67.951$981 | 11 832 | ... | 613 031 | 613.031 | 11:633$981 |
| Sapucaia | 82 060 | 4 733 158 | 177 658 | 4 911 116 | 183.081$321 | 41 887 | ... | 1.856 291 | 1 856 291 | 60 733$340 |
| Ouro Fino | 21.831 | 1 197 245 | 82 928 | 1 280 173 | 48 153$200 | 2 728 | ... | 93.691 | 93 691 | 4 527$160 |
| Conceição | 19 991 | 2 965.611 | 157 592 | 3 121 216 | 120:019$320 | 8 496 | ... | 451 038 | 451 038 | 11 218$900 |
| Porto Novo | 707 608 | 36 798 012 | 2.900 391 | 39 707 103 | 1.534:236$140 | 218.011 | ... | 41 860 313 | 41 860 313 | 770 913$240 |
| Vargem Alegre | 48 127 | 2.765 487 | 169 192 | 2.834 679 | 61 374$000 | 68 011 | ... | 1 531 249 | 1 531 249 | 13 038$760 |
| Pinheiro | 30 808 | 1 503.320 | 151.081 | 1 651 359 | 38.028$120 | 17 215 | ... | 682 581 | 682 581 | 11:231$720 |
| Lolla Redonda | 64 330 | 2 958.741 | 251 356 | 3 219.091 | 79:082$800 | 25 850 | ... | 912 353 | 912 353 | 12:273$760 |
| Barra Mansa | 115.535 | 3 367.856 | 422 821 | 3 788 679 | 152.861$120 | 78.737 | ... | 4.017 821 | 4 017 821 | 36:045$890 |
| Pombal | 11.267 | 836.082 | 22 364 | 858.447 | 20 477$600 | 7.719 | ... | 271 301 | 271 301 | 3:518$110 |
| Divisa | 110.568 | 4.598 175 | 3.413 811 | 8 011.318 | 156 567$581 | 47 395 | ... | 5 038.176 | 5.038 176 | 65 228$760 |
| Surubiu | 5 961 | 205.817 | 104.274 | 301.148 | 7:324$810 | 15 099 | ... | 691 215 | 691 215 | 4 310$710 |
| Hirondo | 82 612 | 3 187.578 | 501 392 | 3 688.970 | 109:979$200 | 88 635 | ... | 3 958 812 | 3 958 812 | 27.310$560 |
| Campo Belio | 21 590 | 4 640 322 | 88 507 | 4 728 836 | 57:993$670 | 9 891 | ... | 538 510 | 538.510 | 10 450$880 |
| Italiaya | 49 011 | 2 294 131 | 418 617 | 2.712 748 | 89:998$800 | 22 787 | ... | 1 373 103 | 1 373 103 | 19:129$100 |
| Rio Verde | 81 778 | 4.596 742 | 2 859 168 | 3 685.830 | 93 678$220 | 22 191 | ... | 2 559 917 | 2 559 917 | 62 971$920 |
| Quelus | 37 211 | 1.499.186 | 65 159 | 1 564 311 | 60.019$080 | 23.201 | ... | 741 503 | 741 503 | 18:103$280 |
| Lavrinhas | 22.696 | 1 719 512 | 26 567 | 1 776 443 | 71 631$120 | 45.018 | ... | 906.861 | 906 861 | 16:121$700 |
| Cruzeiro | 16 370 | 519 513 | 274 304 | 793.817 | 23:125$740 | 28 275 | ... | 1 267 153 | 1 267 153 | 21:579$780 |
| Cachoeira | 85 779 | 2 380 339 | 2 226.212 | 4 606.771 | 164:848$960 | 68 419 | ... | 1.867,333 | 1,867 316 | 69:214$080 |
| Somma | 7.968.044 | 119 925.591 | 189.557 346 | 329 483 137 | 8.237:308$900 | 9.218.811 | 187 593.092 | 181.258 326 | 367 851 418 | 9.410 539$250 |
| E. F. S. Paulo e Rio de Janeiro | 615 918 | 15 529 635 | 2 917.509 | 18 477 514 | 705:173$530 | 286 851 | ... | 6.009.876 | 6 009 876 | 451 594$940 |
| » » Resenda a Arêas | 114 930 | 3 107 779 | 19 152 | 3 417 951 | 141:567$900 | 23 443 | ... | 712.123 | 712 123 | 16:991$500 |
| » » União Ituana | 389 535 | 11 386.363 | 274 453 | 11.160.816 | 111 241$680 | 59 891 | ... | 1 747 602 | 1.747 602 | 62:310$700 |
| » » Oeste de Minas | 30 218 | ... | 997 418 | 997.418 | 13 823$160 | 64 317 | ... | 2.377 119 | 2 377.119 | 48 212$920 |
| » » Pinho Palombyxos | 372 780 | 11 676.457 | 506.158 | 14.182.615 | 276.488$200 | 56.069 | ... | 3.097 268 | 3 097 268 | 46:666$110 |
| Emprezado Ramal do Rio Preto | 216 517 | 6 196 383 | 4 141 | 6 301 527 | 215:398$160 | 8 210 | ... | 231 998 | 231.998 | 40:340$660 |
| C. F. Santa Cruz a Itaguahy | 17 410 | 170 814 | 341 240 | 515 128 | 5:257$240 | 18.557 | ... | 184.330 | 184 330 | 4:558$220 |
| | 1.760.671 | 47.667.531 | 5 116 438 | 52 781 939 | 1 819 109$110 | 509 316 | ... | 16.413 658 | 16 413.658 | 625.877$760 |
| | 9.728 455 | 187.593.092 | 194.674 984 | 382.265.076 | 10.066 417$010 | 9.728.455 | 187 593.092 | 194.674.984 | 382.265.076 | 10.066:417$010 |

Secção de Contabilidade, (1ª subrecepção), 28 de Fevereiro de 1882 — O Contador, *José Augusto Tavares Tosta*

B. 18.—E. F. D. Pedro II.—Demonstração do movimento e producto dos transportes effectuados por conta do Governo, Construcção do Prolongamento, companhias União Mineira, União Valenciana e Leopoldina, emprezas do «Cruzeiro» e «Jornal do Commercio» durante o anno de 1881.

| VERBAS | PASSAGENS | | | BAGAGENS | | ENCOMMENDAS | | MERCADORIAS | | ANIMAES | | CARROS | | TRANSPORTE FUNEBRE | TELEGRAMMAS | PRODUCTO GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª Classe | 2ª Classe | Producto | Peso | Producto | Peso | Producto | Peso | Producto | Numero | Producto | Numero | Producto | | | |
| Ministerios: Agricultura | 194 | 2 267 | 17 [illegible] | [illegible] | 10 [illegible] | [illegible] | [illegible] | 830.413 | [illegible] | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 255$000 | 36 [illegible] |
| Guerra | [illegible] | 8 235 | [illegible] | 10 780 | 584 $810 | 11 177 | 160$000 | 211.011 | 1 385$000 | ..... | ..... | 1 | 12$500 | 5$500 | 50$000 | 12 810$010 |
| Fazenda | 731 | 4 095 | [illegible] | 801 | 57$600 | [illegible] | [illegible] | 480 | 11$000 | 1 | 1$750 | ..... | ..... | 20$000 | 2 [illegible] | 11 [illegible] |
| Marinha | 2 709 | 1 528 | 13 133$600 | 30 188 | 3 [illegible] | 618 | 1$100 | 17.889 | 939$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | [illegible] | 13 [illegible] |
| Marinha | 2 | 17 | 111$000 | 75 | [illegible] | ..... | ..... | 6 | 15$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | [illegible] | [illegible] |
| Fazenda | 22 | 2 | 115$500 | 1 931 | 30[illegible] | ..... | ..... | 140 | 76$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15$000 | 837$000 |
| Estrangeiro | | | | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 52$000 | [illegible] |
| Provincias: Rio de Janeiro | [illegible] | 3 331 | 5 [illegible] | 7 198 | 233$500 | 70 | [illegible] | ..... | ..... | 15 | 432$000 | ..... | ..... | ..... | 93$000 | 6 [illegible] |
| Minas | 23 | 220 | 1 323$000 | 1 323 | [illegible] | [illegible] | 24$500 | 6.618 | 320$000 | 2 | 10$000 | ..... | ..... | ..... | 603$200 | 2 [illegible] |
| São Paulo | 0 | 61 | [illegible] | . | 7$400 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50$000 | [illegible] |
| Camara Municipal de Barbacena | . | . | . | . | ..... | . | ..... | 440 | 13$540 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | [illegible] |
| Companhias: União Mineira | . | ... | | ..... | ..... | ..... | ..... | 289.000 | 1 365$100 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | [illegible] |
| União Valenciana | . | ... | | ..... | ..... | ..... | ..... | 150.000 | 1 012$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | [illegible] |
| Leopoldina | | | | ..... | ..... | ..... | ..... | 600.000 | 6 463$100 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6.463$100 |
| Empresas: [illegible] | .... | ... | | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | .... | ... | .. | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2$000 | [illegible] |
| Somma | [illegible] | 19 [illegible] | 61 [illegible] | 130.117 | 15 [illegible] | 17 [illegible] | [illegible] | 1 [illegible] | 25.190$100 | 18 | 443$500 | 1 | 12$500 | 25$500 | 4 [illegible] | 106 [illegible] |
| Construcção da Estrada de Ferro D. Pedro II | 200 | 30 | 3 [illegible] | 3 [illegible] | 1 [illegible] | [illegible] | 2 122$110 | 3 [illegible] | 26 [illegible] | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50$000 | 33 [illegible] |
| Total geral | [illegible] | 19 [illegible] | 63 [illegible] | 136 [illegible] | 15 [illegible] | [illegible] | [illegible] | 5 [illegible] | 52 [illegible] | 18 | 443$500 | 1 | 12$500 | 25$500 | [illegible] | [illegible] |

Secção de Contabilidade (1ª Sub-secção), 28 de Fevereiro de 1882.—O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

# B 19. — E. F. D. PEDRO II. — Demonstração dos transportes em serviço da estrada e concedidos gratis, durante o anno de 1881.

| | VERBAS | PASSAGENS | | | BAGAGENS E ENCOMMENDAS | | MERCADORIAS | | ANIMAES | | CARROS | | PRODUCTO GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1ª Classe | 2ª Classe | Producto | Peso | Producto | Peso | Producto | Nº | Producto | Nº | Producto | |
| Serviço da estrada | Secção do contabilidade | 82 | ..... | 538$600 | 930 | 93$100 | ..... | ..... | .... | ..... | .... | ..... | 631$700 |
| | Trafego | 1.735 | 130 | 7:426$000 | 264.940 | 29:080$760 | 344.935 | 4:203$400 | 4 | 31$280 | .... | ..... | 40:741$440 |
| | Telegrapho | 1.491 | 24 | 4:974$100 | 44.022 | 873$140 | 40.768 | 173$480 | .... | ..... | .... | ..... | 6:020$720 |
| | Locomoção | 44 | 525 | 1:178$300 | 13.216 | 668$860 | 33.427.687 | 232:731$660 | .... | ..... | .... | ..... | 234:578$820 |
| | Via-permanente | 768 | 12.435 | 13:752$600 | 224.424 | 4:878$360 | 9.951.610 | 62:970$000 | .... | ..... | .... | ..... | 81:600$960 |
| | Somma | 3.820 | 13.114 | 27:869$600 | 547.532 | 35:594$220 | 43.765.000 | 300:078$540 | 4 | 31$280 | ... | ..... | 363:573$640 |
| Diversas concessões | Companhia Brazil Industrial | 68 | ..... | 244$800 | ..... | ..... | ..... | ..... | .... | ..... | .... | ..... | 244$800 |
| | » Leopoldina | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 497.215 | 4:430$860 | .... | ..... | .... | ..... | 4:430$860 |
| | E. de Ferro Pirapitinga | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 178.027 | 1:531$020 | .... | ..... | .... | ..... | 1:531$020 |
| | » » Minas e Rio de Janeiro | 130 | ..... | 1:021$600 | 1.115 | 143$700 | 7.409.378 | 51:706$060 | .... | ..... | 73 | 2:188$800 | 55:060$160 |
| | » » d'Oeste de Minas | ..... | ..... | ..... | 53 | 11$060 | 1.857.824 | 17:944$120 | .... | ..... | 2 | 133$300 | 18:088$480 |
| | Construcção (passes a empreiteiros) | 36 | ..... | 684$000 | ..... | ..... | ..... | ..... | .... | ..... | .... | ..... | 684$000 |
| | Saccos vasio | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2.563.435 | 86:843$880 | .... | ..... | .... | ..... | 86:843$880 |
| | Somma | 234 | ..... | 1:950$400 | 1.168 | 154$760 | 12.505.879 | 162:455$940 | .... | ..... | 75 | 2:322$100 | 166:883$200 |
| | Somma geral | 4.054 | 13.114 | 29:820$000 | 548.700 | 35:748$980 | 56.270.879 | 462:534$480 | 4 | 31$280 | 75 | 2:322$100 | 530:456$840 |

Secção de contabilidade 1ª Sub-secção, 28 de Fevereiro de 1882.

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes.*

# B. 20.—E. F. D. PEDRO II.—Movimento e receita de passageiros nos trens de suburbios nos annos de 1861 a 1881

| ANNOS | CORTE | | S. CHRISTOVÃO | | S. FRANCISCO XAVIER | | MACHUELO | | ENGENHO NOVO | | TODOS OS SANTOS | | ENGENHO DE DENTRO | | PIEDADE | | CASCADURA | | SAPOPEMBA | | TOTAL GERAL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nº de passageiros | Producto | Nº de passageiros | Producto | Nº de passageiros | Producto | Nº de passageiros | Producto | Nº de passageiros | Producto | Nº de passageiros | Producto | Nº de passageiros | Producto | Nº de passageiros | Producto | Nº de passageiros | Producto | Nº de passageiros | Producto | Nº de passageiros | Producto |
| 1861 | 62.130 | 31:900$730 | 8 746 | 3:523$100 | 2 685 | 1:071$200 | ..... | ..... | 39 855 | 14 152$920 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 23.103 | 19 142$100 | ..... | ..... | 136.559 | 72 849$100 |
| 1862 | 68.601 | 38:491$610 | 6 121 | 3.169$300 | 3 689 | 1.591$600 | ..... | ..... | 43 757 | 15 306$100 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 25 059 | 19:985$760 | ..... | ..... | 116 269 | 78 613 200 |
| 1863 | 71 704 | 37:178$510 | 6 103 | 3:019$820 | 5 436 | 2:197$300 | ..... | ..... | 48 206 | 16.800$250 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 25.610 | 18 616$400 | ..... | ..... | 160 122 | 78 450 456 |
| 1864 | 86 881 | 46 211$580 | 6 672 | 2 873$610 | 10 607 | 3:379$600 | ..... | ..... | 55.316 | 16:104$720 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 29 191 | 17 691$500 | ..... | ..... | 189.201 | 77 587$560 |
| 1865 | 95 646 | 36:471$150 | 6.870 | 2:795$900 | 11 591 | 3:826$120 | ..... | ..... | 57 113 | 16 075$850 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 32 987 | 18 955$112 | ..... | ..... | 207 760 | 77 456 356 |
| 1866 | 106 834 | 38 197$121 | 7 792 | 2:913$300 | 20.340 | 5:111$600 | ..... | ..... | 64 341 | 18:171$340 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 36 912,5 | 20 069$581 | ..... | ..... | 233.216,5 | 82 612$418 |
| 1867 | 131.558 | 42.048$536 | 11 015 | 3:069$180 | 23.135 | 5:559$150 | ..... | ..... | 71.298 | 25:202$165 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 41 515 | 20 415$530 | ..... | ..... | 281.519 | 89 257$140 |
| 1868 | 203 182,5 | 57:234$141 | 21 022 | 5:267$900 | 28 915 | 7:965$161 | ..... | ..... | 99.218 | 23 142$950 | 699 | 217$010 | ..... | ..... | ..... | ..... | 55 186 | 24 021$591 | ..... | ..... | 415 829,5 | 120 017$933 |
| 1869 | 258 921 | 79:610$201 | 38.733,5 | 7 723$210 | 47 526 | 9:336$380 | 13.123 | 3:713$610 | 89.169 | 21:941$780 | 25 880 | 8:669$440 | ..... | ..... | ..... | ..... | 56 011 | 23 961$250 | ..... | ..... | 534 168,5 | 156 131$490 |
| 1870 | 259 481 | 77:950$890 | 38 409 | 5 151$350 | 48 938 | 10:246$720 | 10.983 | 4 677$410 | 82 195 | 22 736$500 | 36 501 | 11 003$181 | ..... | ..... | ..... | ..... | 54 072 | 24 315$100 | ..... | ..... | 530 181 | 155 595$770 |
| 1871 | 291 990 | 81:595$850 | 31 011 | 6:278$910 | 43 164 | 9:226$910 | 20 280 | 5:236$000 | 97.998 | 23 633$110 | 43.068 | 12.605$850 | 1.509 | 393$110 | ..... | ..... | 64.451 | 24 077$800 | ..... | ..... | 593.204 | 162 110$950 |
| 1872 | 321 181 | 91:953$820 | 37.218 | 6 863$920 | 15 111 | 9:503$813 | 29 763 | 7:102$850 | 91 743 | 27:005$840 | 49.873 | 14 760$500 | 11 171 | 1 006$160 | ..... | ..... | 68.235 | 23 180$100 | ..... | ..... | 638.116 | 181 215$210 |
| 1873 | 376 875 | 109 383$920 | 43 576 | 8:126$910 | 56 893 | 14:979$200 | 31 511 | 9:571$820 | 101 921 | 29:316$900 | 65.835 | 19.932$750 | 19.839 | 5:955$100 | 7.450 | 2 195$110 | 75.301 | 27 157$900 | ..... | ..... | 787 206 | 211 068$850 |
| 1874 | 381.069 | 92 809$170 | 38.071 | 6:335$210 | 39 708 | 6:851$260 | 30 764 | 5:621$600 | 101.428 | 21:426$100 | 66.635 | 17 614$500 | 27 605 | 7.283$250 | 12.763 | 3 230$780 | 88.382 | 27 120$500 | ..... | ..... | 765 143 | 186 635$670 |
| 1875 | 501 810 | 100:090$350 | 45 153 | 6:634$900 | 48 928 | 7:013$100 | 32 111 | 7:039$900 | 117:137 | 26:330$100 | 86.901 | 19.936$500 | 31 171 | 5.591$500 | 20 495 | 1:568$200 | 113 729 | 28 631$100 | ..... | ..... | 1.017.313 | 204 751$550 |
| 1876 | 561.129 | 110:065$210 | 47.911 | 7 288$500 | 53.317 | 7:176$800 | 63 077 | 9:035$600 | 187.911 | 37 331$900 | 95 500 | 21 131$600 | 37.099 | 8.666$100 | 29.406 | 6.550$700 | 123.101 | 30 601$700 | ..... | ..... | 1.202 581 | 221 935$840 |
| 1877 | 616 781 | 138:235$700 | 46 268 | 6 703$500 | 83 133 | 17:953$700 | 83 805 | 11:561$700 | 207 187 | 38 393$500 | 113.350 | 25:896$500 | 49.612 | 10 845$200 | 35.900 | 7 671$800 | 163 123 | 39 968$500 | 39 802 | 18:611$700 | 1 558.172 | 314 881$600 |
| 1878 | 608 315 | 121:110$000 | 45 911 | 7:083$600 | 82 033 | 22:681$900 | 75 611 | 10 155$700 | 252 988 | 38$993$900 | 109.511 | 21 301$900 | 51.347 | 11:888$900 | 37 414 | 7.311$100 | 117.187 | 35.570$700 | 36.859 | 46:921$100 | 1 631 089 | 296 779$900 |
| 1879 | 737 115 | 150:359$500 | 41 203 | 6:793$500 | 105 730 | 21:276$100 | 93.816 | 12:337$300 | 280.535 | 36:835$500 | 103 171 | 24:516$700 | 83.854 | 18 089$500 | 37 928 | 8:140$500 | 100 918 | 37:665$800 | ..... | ..... | 1 638 355 | 290:621$100 |
| 1880 | 703.379 | 111.419$500 | 55.880 | 9:130$500 | 83.751 | 14:300$500 | 108 615 | 13:583$500 | 276 547 | 31 200$200 | 99.657 | 23:355$600 | 79 671 | 16 118$000 | 31.981 | 7.006$500 | 136 183 | 30 816$500 | ..... | ..... | 1 604.435 | 259 218$500 |
| 1881 | 822 896 | 138:368$100 | 64 833 | 9.816$200 | 91 473 | 12:566$500 | 125 291 | 15 984$100 | 316.409 | 41:175$400 | 97.633 | 22.229$500 | 100.363 | 20:011$500 | 45.817 | 9:601$800 | 116.071 | 32:216$800 | 509 | 221$500 | 1 811.221 | 303 663$800 |

No dia 29 de Novembro de 1873 a companhia de estrada de ferro Villa Isabel inaugurou o trafego de sua linha até Engenho Novo, fazendo concurrencia á Estrada de Ferro D. Pedro II no transporte de passageiros entre a Corte e as estações dos suburbios até Engenho Novo, o que explica o decrescimento que logo em 1874 se nota no movimento de passageiros e respectivas rendas d'aquellas estações.
Em Janeiro de 1879 a estação de Sapopemba deixou de ser estação dos suburbios.
Em Março de 1881, uma nova horario creou dois trens de suburbios até Sapopemba.

O Contador, *José Augusto Ferreira Tavares.*

Secção de contabilidade, 1ª subrecepção, 25 de Fevereiro de 1882.

# B 21.—E. F. D. PEDRO II.—Movimento de bagagens, encommendas, mercadorias, animaes e carros desde 1859 até 31 de Dezembro de 1881

| ANNOS | TONELADAS METRICAS | | MERCADORIAS | | | | | | | | | | | | CARROS FRETADOS | ANIMAES E CARROS ENGLOBADAMENTE | ANIMAES | CARROS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | BAGAGENS | ENCOMMENDAS | EM TONELADAS METRICAS | EM PALMOS CUBICOS | EM PALMOS LINEARES | AGUARDENTE EM PIPAS | LENHA EM ACHAS | TELHAS | CARVÃO EM SACCOS | SACCOS VAZIOS EM VOLUMES | FUMO, AGUARDENTE E OUTROS GENEROS EM VOLUMES | GENEROS ALIMENTICIOS EM VOLUMES | FUMO E GENEROS ALIMENTICIOS EM VOLUMES | VOLUMES DIVERSOS | | | | |
| 1859 | ..... | ..... | 39.425.430 | 264.607 | 192.459 | 382,5 | 308.440 | 61.070 | 14.381 | 3.621 | 8.778 | 10.161 | 26.685 | 8.306 | 113,5 | | | |
| 1860 | ..... | ..... | 55.053.464 | 248.692 | 169.350,5 | 58 | ..... | 58.500 | 5.292 | 2.325 | ..... | ..... | 18.167 | 5.710 | ..... | | | |
| 1861 | 1.102.453 | ..... | 54.260.580 | 408.330 | 326.315 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 15.039 | | |
| 1862 | 1.006.923 | ..... | 43.447.731 | 228.598 | 180.513 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 20.434 | | |
| 1863 | 1.019.635 | ..... | 44.636.608 | 292.771 | 201.891 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 12.317 | | |
| 1864 | 1.161.938 | ..... | 49.806.479 | 307.335 | 180.409 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4.627 | | |
| 1865 | 1.164.195 | ..... | 67.248.328 | 348.047,5 | 378.673 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | (a) 2.110 | 2.374 | 29 |
| 1866 | 1.335.302 | ..... | 71.510.839 | 539.445,5 | 221.327 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4.633 | 54 |
| 1867 | 1.599.641 | ..... | 98.464.311 | 698.036,5 | 248.569 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 7.755 | 56 |
| 1868 | 1.712.057 | ..... | 97.071.173 | 792.641 | 453.451,5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 11.159 | 80 |
| 1869 | 1.772.486 | ..... | 152.772.213 | 827.478 | 337.845,5 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 17.272 | 162 |
| 1870 | 2.089.477 | ..... | 151.457.885 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 28.584 | 205 |
| 1871 | 2.470.618 | ..... | 165.925.101 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 28.275 | 254 |
| 1872 | 2.437.237 | ..... | 162.879.702 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 47.224 | 155 |
| 1873 | 3.105.486 | ..... | 176.466.438 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 45.214 | 246 |
| 1874 | 3.751.798 | ..... | 208.871.439 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 30.882 | 209 |
| 1875 | 4.799.117 | ..... | 245.193.997 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 29.478 | 235 |
| 1876 | 5.445.439 | ..... | 244.805.503 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37.692 | 338 |
| 1877 | 3.885.505 | (b) 2.858.706 | 272.842.895 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 38.377 | 401 |
| 1878 | 1.338.260 | 5.480.011 | 289.090.916 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 37.034 | 321 |
| 1879 | 1.323.659 | 6.854.296 | 320.695.695 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 39.540 | 549 |
| 1880 | 1.540.275 | 7.482.980 | 327.174.113 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 46.384 | 508 |
| 1881 | 2.503.575 | 9.529.797 | 388.040.542 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 50.654 | 602 |

(a) Até o 1º semestre de 1865, a estatistica de animaes e carros era englobada. Começou a discriminação do 2º semestre.

(b) Começou-se a despachar encommendas; até então só havia bagagens.

Secção de Contabilidade (1ª Sub-secção), 28 de Fevereiro de 1882.

O Contador, *José Augusto Teixeira Tostes*.

# B 22. — E. F. D. PEDRO II. — Demonstração do movimento e receita do ramal de Macacos nos annos de 1861 a 1881

| Annos | Estações | Passagens | | Bagagens | | Encommendas | | Animaes | | Cereaes | | Mercadorias | | | | Multas | Rendas diversas | Armazenagem | Telegrapho | Total das receitas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Numero | Producto | Kilos | Producto | Kilos | Producto | Quantidade | Producto | Numero | Producto | Kilos | Palmos cubicos | Pilhas kilometros | Producto | | | | | |
| 1861 (a) | Macacos | 15 900 | 3:179$011 | 31 718 | 2 372$180 | ... | ... | 1 632 | 1:833$510 | ... | ... | 8,491 629 | 212 | 700 | 137:347$820 | 40$001 | | 176$01 | | 179:791$154 |
| 1862 | Macacos | 26 780 | 10:128$316 | 51 850 | 6:467$110 | ... | ... | 6 183 | 6 326$780 | ... | ... | 18,097,555 | 455 | 1 726 | 279:509$780 | 64$001 | | 90$001 | | 417:611$846 |
| 1863 | Bifurcação | 191 | 612$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | | 611$861 |
| 1863 (b) | Macacos | 26 721 | 13:315$748 | 72 811 | 5:393$120 | ... | ... | 3 215 | 6 311$000 | ... | ... | 11,951,835 | 8,161 | 2 383 | 243 914$350 | 50$000 | | 110$001 | 122$110 | 314:611$318 |
| 1864 | Bifurcação | 574 | 175$150 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | ... | 775$981 |
| 1864 | Macacos | 12 855 | 30:565$250 | 48 683 | 2:165$100 | ... | ... | 851 | 2.473$350 | ... | ... | 7,101,011 | 23 931 | 2.549 | 105 125$560 | 50$001 | | 218$251 | 291$600 | 140:970$111 |
| 1865 | Bifurcação | 95 | 473$520 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | 65$500 | 539$600 |
| 1865 | Macacos | 4 918 | 11:060$880 | 23 355 | 269$981 | ... | ... | 291 | 603,010 | 3 | 29$240 | 3,013,815 | 21,947 | 11 076 | 22:635$750 | | | ... | 131$500 | 12 317$294 |
| 1866 | Bifurcação | 99 | 491$970 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | 25$001 | 193$720 |
| 1866 | Macacos | 3.917 | 9:116$884 | 22 056 | 351$150 | ... | ... | 133 | 198$180 | 2 | 20$900 | 4,010,075 | 7 211 | 7 | 13:919$010 | | | 9$000 | 155$960 | 21:273$521 |
| 1867 | Bifurcação | 221 | 371$100 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | 38$500 | 318$460 |
| 1867 (c) | Macacos | 5.919 | 13:875$750 | 44 192 | 1 113$900 | ... | ... | 522 | 618$250 | 1 | 9$000 | 2,291,166 | 8 415 | 5.345 | 33:129$710 | | | 8$191 | 192$283 | 50:947$893 |
| 1868 | Bifurcação | 419 | 975$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | 143$000 | 983$660 |
| 1868 | Macacos | 3 410 | 5.334$732 | 23 920 | 371$510 | ... | ... | 1 567 | 1:915$570 | ... | ... | 632,513 | 6,150 | 850 | 9 361$740 | | | 8$760 | 85$500 | 16 622$812 |
| 1869 | Bifurcação | 57 | 218$950 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | ... | 218$950 |
| 1869 | Macacos | 1 999 | 5:211$285 | 99 803 | 115$560 | ... | ... | 4,678 | 3:118$230 | 1 | 65$000 | 650,512 | 23 160 | 6.116 | 12 617$660 | | | 8$120 | 935$100 | 21:318$950 |
| 1870 | Bifurcação | 56 | 148$250 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | ... | 148$250 |
| 1870 | Macacos | 2 725 | 5:194$500 | 30,112 | 435$130 | ... | ... | 8,509 | 6.977$180 | ... | ... | 676,611 | ... | ... | 10 335$220 | | | 75$560 | 121$500 | 22:391$250 |
| 1871 | Bifurcação | 14 | 125$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | ... | 125$000 |
| 1871 | Macacos | 3 522 | 7:181$700 | 20.255 | 493$250 | ... | ... | 15 893 | 11:032$610 | ... | ... | 756,110 | ... | ... | 869$510 | | | 6$600 | 197$600 | 22:185$680 |
| 1872 | Bifurcação | 5 | 4$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | ... | 4$000 |
| 1872 | Macacos | 4.900 | 9:721$001 | 28 177 | 725$500 | ... | ... | 10 291 | 7:069$150 | ... | ... | 572 831 | ... | ... | 8.567$160 | | | 23$00 | 191$500 | 26.183$183 |
| 1873 | Bifurcação | 58 | 375$200 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | 208$000 | 583$200 |
| 1873 | Macacos | 4 014 | 8.239$000 | 21.222 | 655$560 | ... | ... | 3.530 | 2:119$500 | ... | ... | 569 371 | ... | ... | 7.938$100 | | | 21$000 | 212$000 | 19 415$160 |
| 1874 | Bifurcação | 113 | 275$001 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | | ... | 325$000 | 129$300 |
| 1874 | Macacos | 5 135 | 11 493$000 | 29.841 | 199$500 | ... | ... | 835 | 563$660 | ... | ... | 901 351 | ... | ... | 14:791$210 | | | 54$700 | 369$000 | 23:077$060 |
| 1875 | Bifurcação | 321 | 160$030 | 375 | 65$500 | ... | ... | 2 | 25$000 | ... | ... | 217,378 | ... | ... | 1:682$210 | | | ... | 109$000 | 2,018$210 |
| 1875 | Macacos | 6.778 | 10 553$000 | 10,916 | 8 030$130 | ... | ... | 658 | 111$120 | ... | ... | 199 483 | ... | ... | 11.758$650 | | | 49$100 | 521$000 | 21:113$550 |
| 1876 | Bifurcação | 493 | 381$100 | 1,059 | 32$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 331,121 | ... | ... | 1 565$110 | | | ... | 116$100 | 1:931$010 |
| 1876 | Macacos | 6.501 | 8:652$700 | 10.875 | 821$160 | ... | ... | 251 | 146$800 | ... | ... | 710,181 | ... | ... | 7 232$130 | | 98$000 | 66$321 | 377$001 | 17:391$870 |
| 1877 | Bifurcação | 383 | 211$100 | 276 | 16$030 | ... | ... | 1 | 5$100 | ... | ... | 51 386 | ... | ... | 601$900 | | 6$000 | ... | 3$000 | 881$520 |
| 1877 | Macacos | 6 708 | 9:018$500 | 30.098 | 775$430 | 6.091 | 180$030 | 67 | 41$000 | 1 | 8$100 | 958 218 | ... | ... | 9:747$000 | 35$001 | 38$800 | 165$010 | 216$000 | 20.905$371 |
| 1878 (d) | Bifurcação | 293 | 175$100 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 3 523 | ... | ... | 133$150 | | | ... | ... | 350$720 |
| 1878 | Macacos | 6 353 | 8 637$000 | 7 181 | 301$210 | 39.811 | 700$910 | 84 | 93$600 | ... | ... | 1,203,131 | ... | ... | 10:028$690 | | 101$810 | 29$000 | 250$000 | 20:215$110 |
| 1879 | Macacos | 5.691 | 8 703$001 | 7 711 | 311$140 | 48 723 | 970$100 | 51 | 83$180 | 1 | 5$100 | 2,168,330 | ... | ... | 11 591$720 | 135$000 | 111$650 | 18$500 | 210$500 | 21 208$001 |
| 1880 | Macacos | 5 510 | 8.104$180 | 1.361 | 481$000 | 17.768 | 788$060 | 71 | 93$680 | 3 | 30$000 | 2,112,292 | ... | ... | 13:621$520 | | 140$520 | ... | 234$630 | 23:137$310 |
| 1881 | Macacos | 5 908 | 7.801$000 | 2 639 | 197$520 | 43.193 | 12 510$100 | 208 | 213$720 | 2 | 1:800$000 | 2,722,250 | ... | ... | 16:373$600 | 705$001 | 193$010 | 368$100 | 211$000 | 25 960$620 |

(a) A Estação de Macacos foi aberta ao trafego no dia 1 de Agosto de 1861 para viajantes, e para mercadorias em 7 de Setembro do mesmo anno.
(b) A Estação do Rodeio foi aberta ao trafego no dia 12 de Julho de 1863.
(c) Em consequencia de desmoronamentos que se deram na linha, entre Bifurcação e Rodeio, no dia 18 de Dezembro de 1866, ficou alli o transito interrompido até 1º de Fevereiro de 1867, e as cargas e passageiros desembarcavam-se para a Estação de Macacos, que produziu o augmento que se nota na referida estação em 1867.
(d) Em 26 de Maio de 1878 foi supprimida a venda de bilhetes e despachos na Estação de Bifurcação.

Secção de contabilidade, 1ª sub-secção, 23 de Fevereiro de 1882.

O Contador, *José Augusto Teixeira Tedi.*

**B 23.**—E. F. D. PEDRO II.—Quadro demonstrando o movimento e renda de passageiro desde 29 de Março de 1858, em que se inaugurou a estrada até 31 de Dezembro de 1881

| ANNOS | 1.a CLASSE | 2.a CLASSE | 3.a CLASSE | TOTAL | PRODUCTO |
|---|---|---|---|---|---|
| 1858 | ..... | ..... | ..... | (1) 29.841 | (1) 47:746$520 |
| 1858 | (2) 2.992 | (2) 27.111 | (2) 55.168 | (2) 85.271 | (2) 109:846$710 |
| 1859 | 25.663,5 | 86.224,5 | 76.338,5 | 188.926,5 | 289:376$994 |
| 1860 | 42.707,5 | 91.807,5 | 101.247 | 235.762 | 341:995$620 |
| 1861 | 52.666,5 | 108.305 | 118.409 | 279.380,5 | (3) 383:923$426 |
| 1862 | 59.715 | 110.901 | 129.619 | 300.235 | (4) 431:063$176 |
| 1863 | 66.248 | 97.347 | 141.171 | 304.766 | (5) 399:640$265 |
| 1864 | 60.877 | 69.496 | 223.323 | 353.696 | (6) 421:382$014 |
| 1865 | 56.395 | 54.282 | 261.813,5 | 372.490,5 | (7) 442:632$068 |
| 1866 | 55.803 | 49.600 | 300.124 | 405.529 | 481:274$312 |
| 1867 | 71.440,5 | 66.697 | 342.242,5 | 480.380 | 561:785$456 |
| 1868 | 120.996,5 | 132.602 | 415.069,5 | 668.668 | 737:984$739 |
| 1869 | 132.283 | 187.988,5 | 458.271,5 | 778.543 | 852:736$050 |
| 1870 | 212.439 | 124.727 | 459.260 | 791.426 | 831:985$130 |
| 1871 | 308.859 | 43.351 | 551.260 | 903.470 | 1.025:995$450 |
| 1872 | 346.833 | 43.415 | 623.373 | 1.013.621 | 1.178:022$020 |
| 1873 | 431.021 | 42·079 | 708.623 | 1.181.728 | 1.329:768$280 |
| 1874 | 438.710 | 42.507 | 748.897 | 1.230.114 | 1.464:450$670 |
| 1875 | 589.474 | 64.378 | 956.642 | 1.610.494 | 1.577:918$550 |
| 1876 | 674.142 | 61.241 | (8) 1.115.953 | 1.851.336 | 1.689:487$340 |
| 1877 | 832.255,5 | 1.412.922,5 | ..... | 2.245.178 | 2.082:471$570 |
| 1878 | 800.730,5 | 1.392.626,5 | ..... | 2.193.357 | 2.063:695$630 |
| 1879 | 894.980 | 1.588.975 | ..... | 2.483.955 | 2.335:092$550 |
| 1880 | 695.661,5 | 1.873.482 | ..... | 2.569.143,5 | 2.283:043$910 |
| 1881 | 788.890,5 | 1.966.596,5 | ..... | 2.755.487 | 2.346:086$170 |

(1) 1.o Semestre.

(2) 2.o Semestre.

(3) 9:724$746
(4) 22:373$862
(5) 15:860$274
(6) 2:531$286
(7) 2:033$250

} Rendimento do Ramal de Macacos durante o tempo em que não foi propriedade do Estado incluido o producto de cada anno.

(8) Em o 1.o de Novembro de 1876, foi supprimida a 2.a classe no trem do interior passando a 3.a a ter a denominação de 2.a mas conservando as taxas d'aquella classe.

Secção de contabilidade, 1.a sub-secção, 28 de Fevereiro de 1882.—O Contador, *José Augusto T. Tostes.*

# C. 1. — E. F. D. PEDRO II. — Mappa da distribuição do pessoal do trafego em 31 de Dezembro de 1881

| EMPREGOS | Escriptorio do trafego | Conducção de trens | Escriptorio da rua do Ouvidor | Côrte | 1ª Classe: Barra do Piraí | 1ª Classe: Entre-Rios | 1ª Classe: Mendes | 1ª Classe: Porto Novo da Cunha | 1ª Classe: Cachoeira | 2ª Classe: S. Diogo | 2ª Classe: Campo Novo | 2ª Classe: Cascatinha | 2ª Classe: Feijó | 2ª Classe: Pe. Ricardo | 2ª Classe: Vassouras Pequeno | 2ª Classe: Barra Mansa | 2ª Classe: Belenzinho | 3ª Classe: Aparecida | 3ª Classe: Guilherme | 3ª Classe: Quilombo | 3ª Classe: Rodeio | 3ª Classe: Santanna | 3ª Classe: Commercio | 3ª Classe: Ipiranga | 3ª Classe: Pirahitiba do Sul | 3ª Classe: Cabaceiras | 3ª Classe: Barreiras | 3ª Classe: Juiz de Fora | 3ª Classe: João Ayres | 3ª Classe: Silva | 3ª Classe: Barbacena | 3ª Classe: Carandahy | 3ª Classe: Ribeiro | 3ª Classe: Barquinha | 3ª Classe: Vargem Alegre | 3ª Classe: Rebeiro | 3ª Classe: Volta Redonda | 3ª Classe: Dias A | 3ª Classe: Campo Belo | 3ª Classe: Ipanema | 3ª Classe: Sobrasinho | 3ª Classe: Calheiros | 4ª Classe: S. Pedro dos Ferros | 4ª Classe: Bugalho de Baixo | 4ª Classe: Belisario | 4ª Classe: Campo Grande | 4ª Classe: Santa Cruz | 4ª Classe: Macacos | 4ª Classe: Deodoro | 4ª Classe: Pedra | 4ª Classe: Le Mesnes | 4ª Classe: Mendes | 4ª Classe: Ibiranga | 4ª Classe: Tavares | 4ª Classe: Conceição | 4ª Classe: Lucinda | 4ª Classe: Cabal | 4ª Classe: Rio Preto Novo | 4ª Classe: Coronel | 4ª Classe: Pedro | 4ª Classe: Neri | 4ª Classe: Chapéo d'Uvas | 4ª Classe: Manoel Ribeiro | 4ª Classe: João Ayres | 4ª Classe: Santa Fé | 4ª Classe: Santa | 4ª Classe: Ouro Fino | 4ª Classe: Conceição | 4ª Classe: Pinheiro | 4ª Classe: Ribeiro | 4ª Classe: Quelus | 4ª Classe: Lavinhas | Paradas: S. Christovão | Paradas: Belenzinho | Paradas: Todos os Santos | Paradas: Pindaiba | Totaes |
|---|---|---

# C 2.—E. de F. D. PEDRO II.—Despeza do trafego no anno de 1881

| 1º SEMESTRE | ESCRIPTORIO | | CONDUCÇÃO DE TRENS | | ESTAÇÕES | | TOTAL GERAL | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PESSOAL | MATERIAL | PESSOAL | MATERIAL | PESSOAL | MATERIAL | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
| Janeiro | 3:325$894 | 370$625 | 22:373$263 | 768$660 | 69:057$891 | 1:493$058 | 94:757$048 | 2:632$352 | 97:389$400 |
| Fevereiro | 3:120$742 | 201$622 | 18:881$676 | 763$825 | 69:511$047 | 5:182$554 | 91:513$465 | 6:148$001 | 97:661$466 |
| Março | 3:693$564 | 72$226 | 24:434$743 | 674$219 | 71:453$888 | 2:611$315 | 99:582$195 | 3:357$760 | 102:939$955 |
| Abril | 3:370$758 | 34$750 | 21:849$004 | 808$668 | 68:306$686 | 4:161$427 | 93:526$448 | 5:004$345 | 98:531$293 |
| Maio | 3:404$830 | 58$750 | 23:473$158 | 666$359 | 75:516$876 | 5:400$332 | 102:394$864 | 6:125$441 | 108:520$305 |
| Junho | 3:671$828 | 981$440 | 24:804$745 | 475$146 | 69:785$792 | 3:351$621 | 98:262$365 | 4:808$207 | 103:070$572 |
| | 20:587$616 | 1:719$413 | 135:816$589 | 4:156$886 | 423:632$180 | 22:200$307 | 580:036$385 | 28:076$303 | 608:112$991 |
| | 22:307$029 | | 139:973$475 | | 445:832$487 | | | | |
| **2º SEMESTRE** | | | | | | | | | |
| Julho | 3:267$320 | 199$602 | 23:539$786 | 739$268 | 70:641$492 | 4:271$092 | 97:448$598 | 5:209$962 | 102:658$560 |
| Agosto | 3:220$000 | 290$231 | 23:827$139 | 657$832 | 72:468$961 | 1:767$260 | 99:516$100 | 2:715$323 | 102:231$423 |
| Setembro | 3:624$053 | 255$981 | 25:157$146 | 824$264 | 75:166$851 | 6:155$299 | 103:948$050 | 7:235$544 | 111:183$594 |
| Outubro | 3:278$500 | 186$239 | 23:681$304 | 702$127 | 73:237$271 | 3:086$352 | 100:197$075 | 3:974$718 | 104:171$793 |
| Novembro | 3:250$500 | 138$824 | 23:351$319 | 804$511 | 71:021$494 | 2:249$404 | 97:623$313 | 3:192.739 | 100:816$052 |
| Dezembro | 3:711$917 | 165$192 | 23:339$934 | 1:017$731 | 78:581$664 | 14:662$210 | 105:633$515 | 15:845$133 | 121:478$648 |
| | 20:352$290 | 1:236$069 | 142:896$628 | 4:745$733 | 441:117$733 | 32:191$617 | 604:366$651 | 38:173$449 | 642:540$070 |
| | 21:588$359 | | 147:642$361 | | 473:309$350 | | | | |
| Durante o anno | 40:939$906 | 2:955$482 | 278:713$217 | 8:902$619 | 864:749$913 | 54:391$924 | 1.184:403$036 | 66:250$025 | 1.250:653$061 |

Escriptorio do Trafego, 28 de Fevereiro de 1882.—*Manuel José de Souza Vieira*, Official.

# D I. — E. F. D. PEDRO II. — Mappa da distribuição do pessoal do Telegrapho, em 31 de Dezembro de 1881

| EMPREGOS | ESCRIPTORIO | TESOURO | ESCOLA | OFFICINA | CONSERVAÇÃO DE LINHAS E APPARELHOS | PONTOS TELEGRAPHICOS — 1ª Ordem: CORTE | Belem | Barra | Entre-Rios | Juiz de Fóra | Rio | Porto Novo | Carangola | 2ª Ordem: Sapopemba | Itacongano | Paraibuna | João Gomes | Mariano Procopio | Barra Mansa | Retiado | Rio Verde | Santa Cruz | 3ª Ordem: Resende | Gambôa | S. Diogo | S. Francisco | Engenho Novo | Oliveiras | Cascadura | Maxambomba | Queimados | Macacos | Cordeiro | Serra | Palmeiras | Rodeio | Meriti | Sarapuhy | Ypiranga | Vasouras | Cordovil | Commercio | Alliança | Gagal | Ubá | Serraria | Parahybuna | Espirito Santo | Matheus | Cadeiras | Retiro | Bonsucesso | Chapéo d'Uvas | Manilha | João Ayres | Itacaiuna | Carandahy | Vargem Alegre | Pinheiros | Vera Hollanda | Paraibal | Dayes | Surupy | Campo Belo | Mathias | Quelus | Lavrinhas | Cruzeiro | Santa Fé | Chiador | Vista | Sapucaia | Ouro Fino | Queretéo | Rosinogo | Campo Grande | Arapuseu F. | Via Formosa | Lucrecia | Rosaquinha | EMPREGADOS EM DISPONIBILIDADE SEM VENCIMENTOS | TOTAL |
|---|---|---

## D 2.—E. F. D. Pedro II.—Demonstração dos telegrammas transmittidos durante o anno de 1881, em serviço da Estrada, do Governo e de particulares, e suas respectivas importancias

| MEZES | COMMUNICAÇÕES TRANSMITTIDAS EM SERVIÇO DA ESTRADA | | COMMUNICAÇÕES TRANSMITTIDAS EM SERVIÇO DO GOVERNO | | IMPORTANCIA | COMMUNICAÇÕES TRANSMITTIDAS EM SERVIÇO DE PARTICULARES | | IMPORTANCIA | TOTAL | | TOTAL DAS IMPORTANCIAS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Numero de communicações | Numero de palavras | Numero de communicações | Numero de palavras | | Numero de communicações | Numero de palavras | | De communicações | De palavras | |
| Janeiro | 4.926 | 76.749 | 40 | 2.373 | 206$000 | 2.000 | 44.756 | 3:775$350 | 6.966 | 123.878 | 3:981$350 |
| Fevereiro | 5.266 | 80.529 | 67 | 3.257 | 238$600 | 2.077 | 44.652 | 3:927$200 | 7.410 | 128.438 | 4:165$800 |
| Março | 5.718 | 87.782 | 104 | 4.927 | 330$500 | 2.069 | 45.182 | 4:047$010 | 7.891 | 137.891 | 4:377$510 |
| Abril | 6.099 | 87.275 | 229 | 15.203 | 218$350 | 2.205 | 53.929 | 4:839$650 | 8.533 | 156.407 | 5:058$000 |
| Maio | 5.375 | 73.927 | 28 | 1.444 | 1:983$950 | 2.793 | 47.520 | 4:313$300 | 8.196 | 122.891 | 6:297$250 |
| Junho | 4.630 | 72.568 | 37 | 1.422 | 120$750 | 2.101 | 50.182 | 4:153$610 | 6.768 | 124.172 | 4:274$360 |
| Julho | 6.386 | 79.664 | 72 | 2.356 | 263$700 | 2.107 | 95.864 | 4:267$800 | 8.565 | 178.084 | 4:531$500 |
| Agosto | 7.801 | 109.251 | 79 | 2.406 | 240$500 | 2.764 | 100.540 | 4:867$900 | 10.644 | 212.197 | 5:108$400 |
| Setembro | 7.743 | 100.279 | 120 | 4.033 | 345$200 | 2.567 | 98.187 | 4:335$450 | 10.430 | 202.499 | 4:680$650 |
| Outubro | 7.319 | 98.003 | 73 | 4.010 | 310$750 | 2.547 | 55.948 | 4:871$670 | 9.939 | 157.961 | 5:182$420 |
| Novembro | 7.017 | 91.710 | 66 | 3.158 | 237$900 | 2.578 | 55.616 | 4:630$000 | 9.661 | 150.484 | 4:867$900 |
| Dezembro | 7.383 | 98.267 | 56 | 2.375 | 241$000 | 2.767 | 57.800 | 4:998$000 | 10.206 | 158.442 | 5:239$000 |
| | 75 663 | 1.056.204 | 971 | 46.964 | 4:737$200 | 28.575 | 750.176 | 53:026$940 | 105.209 | 1.853.344 | 57:764$140 |

Escriptorio Central do Telegrapho, 28 de Fevereiro de 1882.

O Engenheiro *Aarão Reis*, Chefe do serviço telegraphico.

# D. 3.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração da despeza mensal com o serviço nas Estações, conservação das linhas e apparelhos, e luz electrica, durante o anno de 1881

| MEZES | SERVIÇO NAS ESTAÇÕES | | | CONSERVAÇÃO DAS LINHAS E APPARELHOS | | | LUZ-ELECTRICA | | | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | |
| Janeiro | 7:673$013 | 1:039$075 | 8:712$088 | 463$500 | 394$554 | 858$054 | 139$400 | 194$174 | 333$574 | 9:903$716 |
| Fevereiro | 7:824$088 | 994$058 | 8:818$146 | 542$000 | 394$543 | 936$543 | 128$800 | 156$210 | 285$010 | 10:039$699 |
| Março | 8:489$959 | 994$060 | 9:484$019 | 773$000 | 394$543 | 1:167$543 | 142$600 | 448$459 | 591$059 | 11:242$621 |
| Abril | 8:538$430 | 1:073$951 | 9:612$381 | 900$000 | 439$677 | 1:339$677 | 138$000 | 408$418 | 546$418 | 11:498$476 |
| Maio | 9:699$485 | 1:504$168 | 11:203$653 | 949$000 | 506$678 | 1:455$678 | 158$400 | 425$570 | 583$970 | 13:243$301 |
| Junho | 10:302$685 | 970$929 | 11:273$614 | 974$000 | 493$851 | 1:467$851 | 144$000 | 305$488 | 449$488 | 13:190$953 |
| Julho | 10:314$858 | 5:343$125 | 15:657$983 | 1:401$500 | 5$690 | 1:407$190 | 165$000 | 303$210 | 468$210 | 17:233$383 |
| Agosto | 10:227$628 | 3:582$292 | 13:809$920 | 925$000 | 91$975 | 1:016$975 | 184$000 | 131$488 | 315$488 | 15:142$383 |
| Setembro | 10:678$163 | 1:050$362 | 11:728$525 | 937$000 | 138$612 | 1:075$612 | 180$000 | 122$314 | 302$314 | 13:106$451 |
| Outubro | 10:590$677 | 1:344$815 | 11:935$492 | 974$000 | 56$698 | 1:030$698 | 186$000 | 88$366 | 274$366 | 13:240$556 |
| Novembro | 10:683$907 | 1:278$986 | 11:962$893 | 902$000 | 118$602 | 1:020$602 | 180$000 | 89$921 | 269$[illegible] | 13:253$416 |
| Dezembro | 11:389$249 | 2:767$280 | 14:156$529 | 888$000 | 313$183 | 1:201$183 | 186$000 | 1:363$520 | 1:54[illegible] | 16:907$232 |
| Totaes | 116:412$142 | 21:943$101 | 138:355$243 | 10:329$000 | 3:348$606 | 13:677$606 | 1:932$200 | 4:037$138 | 5:969$338 | 158:002$187 |

Escriptorio do Telegrapho, 28 do Fevereiro de 1882.

O Chefe do serviço telegraphico, Engenheiro *Aarão Reis*.

# E. 1.—E. F. D. PEDRO II.—Quadro do pessoal da Locomoção em 31 de Dezembro de 1881.

| EMPREGOS E OFFICIOS | ESCRIPTORIO | | | CONDUCÇÃO DOS TRENS | | | | | OFFICINAS E DEPOSITOS | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ENGENHO DE DENTRO | S. DIOGO | BARRA | S. DIOGO | BELÉM | BARRA | ENTRE RIOS | NA LINHA | ENGENHO DE DENTRO | S. DIOGO | CORTE | BELEM | BARRA | ENTRE RIOS | CACHOEIRA | PORTO NOVO | MARIANO PROCOPIO | CARANDAHY | TOTAL |
| Chefe | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 |
| Ajudante | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 |
| Official | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 |
| Escripturarios | 4 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 4 |
| Armazenistas | 1 | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 2 |
| Auxiliares d'escripta | 5 | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 6 |
| Amanuensos | 2 | 2 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 4 |
| Mestre Geral | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 1 |
| Desenhistas | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 4 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 4 |
| Chefes de Deposito | .... | .... | .... | 1 | .... | 1 | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 3 |
| Machinistas | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 71 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 71 |
| Foguistas da noite | .... | .... | .... | 3 | .... | 1 | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 5 |
| Foguistas | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 114 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 114 |
| Lubrificadores | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 34 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 34 |
| Carvoeiros | .... | .... | .... | 7 | 7 | 6 | 6 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 26 |
| Limadores | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 117 | 20 | .... | .... | 4 | 2 | .... | .... | .... | .... | 143 |
| Torneiros | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 77 | 8 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 85 |
| Carpinteiros | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 84 | 1 | 6 | .... | 2 | .... | .... | .... | .... | .... | 93 |
| Serradores | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 26 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 26 |
| Caldeireiros | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 65 | 4 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 69 |
| Fundidores | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 36 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 36 |
| Modeladores | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 6 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 6 |
| Correeiros | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 5 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 5 |
| Pedreiros | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 6 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 6 |
| Ferreiros | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 45 | 6 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 51 |
| Serralheiros | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 4 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 4 |
| Pintores | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 34 | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 35 |
| Concertadores de carros | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 35 | 4 | 3 | 3 | 7 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 61 |
| Guardas | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 17 | 8 | .... | .... | 4 | .... | .... | .... | .... | .... | 29 |
| Foguistas das machinas fixas | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 5 | 1 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 6 |
| Trabalhadores | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 42 | 7 | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | .... | 49 |
| Totaes | 15 | 3 | 1 | 11 | 7 | 8 | 8 | 219 | 609 | 60 | 9 | 3 | 17 | 5 | 2 | 2 | 1 | 1 | 981 |

Escriptorio da Locomoção, 28 de Fevereiro de 1882.—O Official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

# E 2.—E. F. D. PEDRO II.—Consumo de combustivel e lubrificantes por serviços e secções e por locomotiva kilometro no anno de 1881.

| SERVIÇOS | SECÇÕES | KILOMETROS PERCORRIDOS | TOTAL | | | | | | POR LOCOMOTIVA KILOMETRO | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | COMBUSTIVEL | LUBRIFICANTES | | | | | COMBUSTIVEL | LUBRIFICANTES | | | | |
| | | | | | Oleos | | | | | | Oleos | | | |
| | | | Carvão Kilos | Graxa Kilos | Banha — Litros | Cylindro — Litros | Total | Estôpa Kilos | Carvão Kilos | Graxa Kilos | Banha — Litros | Cylindro — Litros | Total | Estôpa Kilos |
| VIAJANTES | Suburbios | 170.244 | 1,619.299 | 1.704 | 1.914 | 2.703 | 4.617 | 786 | 9,511 | 0,010 | 0,011 | 0,015 | 0,026 | 0,004 |
| | 1ª Secção | 102.231 | 1,134.241 | 1.414 | 1.156 | 1.195 | 2.351 | 685 | 11,092 | 0,013 | 0,011 | 0,011 | 0,022 | 0,006 |
| | 2ª Secção | 76.199 | 1,011.547 | 1.749 | 826 | 747 | 1.573 | 701 | 13,274 | 0,022 | 0,010 | 0,009 | 0,019 | 0,009 |
| | 3ª Secção | 74.709 | 617.862 | 1.146 | 608 | 958 | 1.566 | 427 | 8,270 | 0,015 | 0,008 | 0,012 | 0,020 | 0,005 |
| | Ramal de S. Paulo | 129.846 | 983 553 | 2.352 | 1.237 | 1.484 | 2.721 | 857 | 7,574 | 0,018 | 0,009 | 0,011 | 0,020 | 0,006 |
| | Ramal do Macacos | 6.472 | 72.396 | 88 | 71 | 74 | 145 | 45 | 11,185 | 0,013 | 0,010 | 0,012 | 0,022 | 0,006 |
| MIXTOS | 1ª Secção | 144.333 | 1,992.351 | 3.395 | 2.354 | 556 | 2.910 | 1.036 | 13,803 | 0,023 | 0,016 | 0,003 | 0,019 | 0,007 |
| | 2ª Secção | 136.834 | 2,596 073 | 4.974 | 3.326 | 11 | 3.337 | 1.573 | 18,972 | 0,036 | 0,024 | 0,001 | 0,025 | 0,011 |
| | 3ª Secção | 143.132 | 2,336.913 | 4.576 | 2.291 | 29 | 2.320 | 1.291 | 16,326 | 0,031 | 0,016 | 0,001 | 0,017 | 0,009 |
| | 4ª Secção | 136.136 | 1,479.118 | 3.847 | 1.986 | 50 | 2.036 | 997 | 10.865 | 0,028 | 0,014 | 0,001 | 0,015 | 0,007 |
| | 5ª Secção | 177.322 | 1,914.787 | 4.949 | 2.562 | 60 | 2.622 | 1.277 | 10,798 | 0,028 | 0,014 | 0,001 | 0,015 | 0,007 |
| | Ramal de S. Paulo | 253.022 | 2,339.372 | 6.861 | 3.381 | 159 | 3.540 | 1.443 | 9,245 | 0,027 | 0,013 | 0,001 | 0,014 | 0,005 |
| | Ramal de Porto Novo | 103.530 | 1,132.482 | 3.221 | 1.771 | 228 | 1.999 | 1.084 | 10,938 | 0,031 | 0,017 | 0,002 | 0,019 | 0,009 |
| | Ramal do Santa Cruz | 57.566 | 477.781 | 825 | 842 | 693 | 1.835 | 248 | 8,299 | 0,014 | 0,014 | 0,007 | 0,031 | 0,004 |
| | Ramal do Macacos | 6.462 | 88.797 | 146 | 102 | 24 | 126 | 41 | 13,741 | 0,022 | 0,015 | 0,003 | 0,018 | 0,006 |
| CARGAS | 1ª Secção | 97.804 | 1,398.926 | 2 590 | 1.754 | 330 | 2.084 | 778 | 14,302 | 0,026 | 0,017 | 0,003 | 0,020 | 0,007 |
| | 2ª Secção | 89.868 | 1,698.960 | 3.406 | 2.265 | 65 | 2.330 | 1.099 | 18,904 | 0,030 | 0,025 | 0,001 | 0,026 | 0,012 |
| | 3ª Secção | 21.355 | 257.496 | 640 | 343 | 26 | 369 | 164 | 12,057 | 0,029 | 0,016 | 0,001 | 0,017 | 0,006 |
| | 4ª Secção | 47.934 | 644.353 | 1.511 | 873 | 5 | 878 | 380 | 12,816 | 0,031 | 0,018 | 0,001 | 0,019 | 0,007 |
| | 5ª Secção | 29.373 | 367.599 | 867 | 543 | 2 | 545 | 229 | 12,472 | 0,029 | 0,018 | 0,001 | 0,019 | 0,007 |
| | Ramal de S. Paulo | 21.064 | 193.985 | 568 | 326 | 22 | 348 | 135 | 9,209 | 0,026 | 0,015 | 0,001 | 0,016 | 0,006 |
| | Ramal de Porto Novo | 16 869 | 214.067 | 494 | 282 | 8 | 290 | 131 | 12,689 | 0,029 | 0,016 | 0,001 | 0,017 | 0,007 |
| | Ramal de Santa Cruz | 72 | 606 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 8,416 | 0,027 | 0,013 | 0,014 | 0,027 | 0,013 |
| LASTROS | 1ª Secção | 16.193 | 246.160 | 483 | 337 | 2 | 339 | 172 | 15,201 | 0,029 | 0,020 | 0,001 | 0,021 | 0,010 |
| | 2ª Secção | 16.885 | 252.851 | 666 | 344 | 1 | 345 | 154 | 15,567 | 0,039 | 0,020 | 0,001 | 0,021 | 0,009 |
| | 3ª Secção | 11.419 | 105.318 | 297 | 203 | ..... | 203 | 111 | 9,223 | 0,026 | 0,017 | ..... | 0,017 | 0,009 |
| | 4ª Secção | 9.297 | 104.351 | 334 | 197 | 1 | 198 | 108 | 11,224 | 0,035 | 0,021 | 0,001 | 0,022 | 0,011 |
| | 5ª Secção | 20.210 | 241.662 | 697 | 455 | ..... | 455 | 201 | 11,957 | 0,034 | 0,022 | ..... | 0,022 | 0,009 |
| | Ramal de S. Paulo | 22.624 | 192.245 | 931 | 653 | ..... | 653 | 221 | 8,470 | 0,041 | 0,028 | ..... | 0,028 | 0,009 |
| | Ramal de Porto Novo | 9.663 | 95.950 | 287 | 164 | ..... | 164 | 87 | 9,929 | 0,029 | 0,016 | ..... | 0,016 | 0,009 |
| | Ramal de Santa Cruz | 7.948 | 107.542 | 232 | 169 | ..... | 169 | 83 | 13,530 | 0.029 | 0,021 | ..... | 0,021 | 0,010 |
| | Manobras | 148.067 | 1,994.403 | 4.694 | 3.269 | ..... | 3.269 | 1.489 | 13,469 | 0,031 | 0,022 | ..... | 0,022 | 0,010 |
| | Totaes em 1881 | 2.304.783 | 27.893.046 | 59.946 | 36.605 | 9.734 | 46.339 | 18.034 | | | | | | |
| | Totaes em 1880 | 2.129.229 | 26.600.745 | 64.649 | ..... | ..... | 63.389 | 17.647 | | | | | | |
| | Médias em 1881 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 12,101 | 0,026 | 0,015 | 0,004 | 0,019 | 0,008 |
| | Médias em 1880 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 12,493 | 0,030 | ..... | ..... | 0,029 | 0,008 |
| | Differença em 1881 Mais | 175.554 | 1.292.301 | ..... | ..... | ..... | ..... | 387 | | | | | | |
| | Differença em 1881 Menos | ..... | ..... | 4.703 | ..... | ..... | 17.050 | | 0,392 | 0,004 | ..... | ..... | 0,010 | |

Escriptorio da Locomoção, 28 de Fevereiro de 1882.

O Official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

# E 3.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração de todas as despezas pela Secção da Locomoção em 1881

| DESIGNAÇÃO | | PESSOAL | MATERIAL | TOTAES PARCIAL | TOTAES TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| CONTA DO CUSTEIO CONCERNENTE Á LOCOMOÇÃO | | | | | |
| Administração o escriptorio | | 53:400$925 | ..... | ..... | 53:400$925 |
| Officinas o depositos — Locomotivas | Reparações ordinarias | 64:583$068 | 37:282$923 | 101:865$991 | 331:332$485 |
| | Reparações extraordinarias e grandes | 179:530$093 | 49:936$401 | 229:466$494 | |
| Officinas o depositos — Carros de passageiros o do correio | Reparações ordinarias | 37:766$894 | 38:130$984 | 75:897$878 | 131:472$694 |
| | Reparações extraordinarias e grandes | 30:503$912 | 25:071$804 | 55:574$816 | |
| Officinas o depositos — Wagões de cargas | Reparações ordinarias | 73:701$820 | 111:610$085 | 185:311$905 | 232:413$227 |
| | Reparações extraordinarias e grandes | 10:240$324 | 36:860$998 | 47:101$322 | |
| Officinas o depositos — Wagões diversos | Reparações ordinarias | 19:109$861 | 36:269$383 | 55:379$244 | 95:200$305 |
| | Reparações extraordinarias e grandes | 14:660$361 | 25:160$700 | 39:821$061 | |
| Conducção dos trens de viajantes, mixtos o de cargas | | 266:228$660 | 655:451$996 | 921:680$656 | 924:439$181 |
| Eventuaes | | 1:196$793 | 1:561$732 | 2:758$525 | |
| Total da despeza do custeio concernente a locomoção | | 750:921$811 | 1.017:337$006 | ..... | 1.768:258$817 |
| CONTAS DIVERSAS | | | | | |
| Conducção dos trens de lastro por conta da Via Permanente | | 18:003$300 | 30:701$434 | 48:704$734 | 411:598$640 |
| Material Rodante — Obras novas por conta do capital | | 19:768$624 | 61:892$756 | 81:661$380 | |
| Fornecimentos a Diversos debitados ao Deposito Central | | 67:370$416 | 88:299$012 | 155:669$428 | |
| Officinas do Engenho de Dentro: augmento das mesmas p/c do capital | | 13:339$171 | 8:083$354 | 21:422$525 | |
| Materiaes diversos para os depositos da locomoção—conta dos mesmos | | 104:140$573 | ..... | 104:140$573 | |
| Total geral | | 973:543$895 | 1.206:313$562 | ..... | 2.179:857$457 |

Escriptorio da Locomoção, 28 de Fevereiro de 1882.— O official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

# E. 4.— E. F. D. PEDRO II.— Desenvolvimento das despezas da reparação do material rodante em 1881.

| DESIGNAÇÃO DAS OBRAS | DESPEZAS | | | |
|---|---|---|---|---|
| | PESSOAL | MATERIAL | TOTAES PARCIAES | TOTAES GERAES |
| *1º Locomotivas:* | | | | |
| Depositos.— Reparos ordinarios | 36:659$569 | 20:441$832 | 57:101$401 | 331:332$485 |
| Officinas.— » » | 27:923$499 | 16:841$091 | 44:764$590 | |
| » » extraordinarios e reconstrucções | 179:530$093 | 49:936$401 | 229:466$494 | |
| *2º Carros de Viajantes e do Correio:* | | | | |
| Officinas.— Reparos ordinarios | 36:018$100 | 34:613$625 | 70:631$725 | 131:472$694 |
| » » extraordinarios e reconstrucções | 30:503$012 | 25:071$804 | 55:574$816 | |
| Depositos.— » ordinarios | 1:748$794 | 3:517$359 | 5:266$153 | |
| *3º Wagões de cargas:* | | | | |
| Officinas.— Reparos ordinarios | 28:023$568 | 80:050$621 | 108:074$189 | 232:413$227 |
| » » extraordinarios e reconstrucções | 10:240$324 | 36:860$998 | 47:101$322 | |
| Depositos.— » ordinarios | 45:678$252 | 31:559$464 | 77:237$716 | |
| *4º Wagões diversos:* | | | | |
| Officinas.— Reparos ordinarios | 17:531$515 | 33:194$277 | 50:725$792 | 95:200$305 |
| » » extraordinarios e reconstrucções | 14:660$361 | 25:160$700 | 39:821$061 | |
| Depositos.— » ordinarios | 1:578$346 | 3:075$106 | 4:653$452 | |
| | | | | 790:418$711 |

Escriptorio da Locomoção, 28 do Fevereiro de 1882.— O official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

# E. 5.—E. F. D. PEDRO II.—Desenvolvimento da despeza feita com o serviço da conducção dos trens em 1881.

| DESIGNAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | | | | | | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | CARVÃO | LUBRIFICANTES | AGUA | OLEO | ESTOPA | DIVERSOS | TOTAL | |
| Locomotivas..... Trens de suburbios | 18:897$000 | 31:738$260 | 765$215 | ..... | 2:592$768 | 421$225 | 1:800$000 | 37:317$468 | 56:214$468 |
| » do interior | 224:316$810 | 488:386$293 | 24:391$677 | 4:482$538 | 22:011$786 | 8:624$209 | 25:662$242 | 573:558$745 | 797:875$555 |
| » do lastro | 18:003$300 | 26:579$148 | 1:762$365 | ..... | 1:369$864 | 612$947 | 377$110 | 30:701$434 | 48:704$734 |
| Totaes | 261:217$110 | 546:703$701 | 26:919$257 | 4:482$538 | 25:974$418 | 9:658$381 | 27:839$352 | 641:577$647 | 902:794$757 |
| Carros.— Trens de viajantes, mixtos e cargas | 23:014$850 | ..... | 32:408$924 | ..... | 10:194$920 | 1:713$445 | 258$494 | 44:575$783 | 67:590$633 |
| Total em 1881 | 284:231$960 | 546:703$701 | 59:328$181 | 4:482$538 | 36:169$338 | 11:371$826 | 28:098$846 | 686:153$430 | 970:385$390 |
| » » 1880 | 271:990$957 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 632:946$030 | 904:936$987 |
| Differença para mais 1881 | 12:241$003 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 53:207$400 | 65:448$403 |
| Custo por locomotiva kilometro.. 1881 | $123 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | $297 | $420 |
| 1880 | $127 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | $297 | $424 |
| Differença em 1881 Mais | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| Menos | 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 4 |

## OBSERVAÇÕES

| DESPEZA DAS LOCOMOTIVAS | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Totaes | 1881 | 261:217$110 | 641:577$647 | 902:794$757 |
| | 1880 | 251:477$232 | 599:391$383 | 850:868$615 |
| Differença para mais 1881 | | 9.739$878 | 42:186$264 | 51:926$142 |
| Kilometros | 1881 | $113 | $278 | $391 |
| | 1880 | $118 | $281 | $399 |
| Differença para menos 1881 | | 5 | 3 | 8 |

Escriptorio da Locomoção, 28 de Fevereiro de 1882.

O official, *Diogo José Leite Guimarães Junior.*

# F. 1.—E. F. D. PEDRO II.—Quadro do pessoal da Via-Permanente em 31 de Dezembro de 1881

| Divisões | Escriptorio central | | | | | | | | Pessoal ordinario da linha | | | | | | | |

# F 2. -- E. F. D. PEDRO II. -- Demonstração de toda a despeza effectuada pela Secção da Via Permanente, por conta do credito ordinario e extraordinario durante o anno de 1881

| TRABALHOS | 1.ª SECÇÃO | | | 2.ª SECÇÃO | | | 3.ª SECÇÃO | | | 4.ª SECÇÃO | | | 5.ª SECÇÃO | | | RAMAL DA CAMBOA | | | RAMAL DE SANTA CRUZ | | | RAMAL DE MACACOS | | | RAMAL DE S. PAULO | | | RAMAL DO PORTO NOVO | | | TOTAES | | | Importancia por paragraphos |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL | |
| I Por conta do custeio | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| I | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Policia e guarda da Linha | 9:964$705 | 31:276$175 | 35:240$880 | 2:813$783 | 11:953$400 | 14:767$183 | 1:134$366 | 5:097$950 | 6:232$316 | 967$966 | 8:210$550 | 9:177$516 | 937$463 | 3:640$100 | 3:577$563 | ... | ... | ... | 738$635 | 594$600 | 670$635 | ... | ... | ... | 243$758 | 4:796$900 | 5:040$658 | 11$623 | 2:169$000 | 2:180$623 | 3:090$535 | 76:614$175 | 79:633$610 | 79:633$610 |
| II | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Conservação ordinaria da Linha | 36:797$904 | 99:544$171 | 136:342$075 | 28:435$171 | 68:243$003 | 96:678$177 | 73:177$810 | 102:134$964 | 175:312$774 | 60:998$700 | 82:618$137 | 143:616$837 | 63:591$560 | 101:309$670 | 164:901$230 | 4:317$312 | 4:872$300 | 9:189$612 | 20:344$658 | 46:963$901 | 67:308$533 | 672$863 | 2:235$600 | 2:908$463 | 77:174$111 | 168:070$889 | 245:244$000 | 15:358$565 | 66:770$410 | 82:129$975 | 409:326$076 | 739:825$415 | 1:149:151$491 | |
| Pequenas reparações de obras de terra e de arte, cercas, canalisações | 5:699$114 | 31:255$075 | 37:154$189 | 3:876$619 | 17:689$100 | 21:565$719 | 6:309$425 | 30:020$945 | 36:330$370 | 6:291$657 | 23:996$573 | 30:288$230 | 1:509$433 | 29:581$225 | 31:090$658 | ... | ... | ... | 1:796$434 | 6:901$723 | 10:698$156 | 788$146 | 2:307$350 | 3:095$496 | 10:837$429 | 50:144$511 | 61:281$940 | 4:001$668 | 17:633$955 | 21:635$623 | 40:358$076 | 241:660$000 | 281:660$000 | |
| Pequenas reparações nas estações e suas dependencias | 9:270$364 | 41:935$500 | 51:205$864 | 4:019$531 | 13:917$600 | 17:937$131 | 4:427$164 | 14:128$100 | 18:555$264 | 1:585$437 | 3:067$900 | 4:653$337 | 474$179 | 1:181$000 | 1:655$179 | 1:905$312 | 1:800$000 | 3:705$312 | 1:505$971 | 2:876$000 | 4:381$971 | 819$720 | 89$000 | 908$720 | 3:002$111 | 5:224$313 | 8:226$424 | 1:011$114 | 5:018$470 | 6:029$584 | 31:400$613 | 58:615$387 | 90:016$000 | |
| Idem de reparações nas casas de turmas e outras | 825$117 | 736$100 | 1:561$217 | 614$344 | 105$000 | 719$344 | 553$551 | 16$200 | 569$751 | 193$527 | 94$337 | 287$864 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 241$13 | 15$000 | 256$13 | ... | ... | ... | 222$129 | 24$000 | 246$129 | 184$14 | 24$000 | 208$14 | 1:520$970 | 1:257$337 | 2:778$307 | |
| Idem de reparações nas casas de turmas, guaritas e telheiros | 14$566 | 19$400 | 33$966 | ... | ... | ... | 63$032 | 31$000 | 94$032 | ... | ... | ... | ... | 15$000 | 15$000 | ... | ... | ... | 32$97 | 1$000 | 33$97 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 94$029 | 67$400 | 161$429 | |
| Idem de reparações nas cabas e encanamentos d'agua | 245$370 | 153$000 | 398$370 | ... | 273$000 | 273$000 | 279$252 | 291$250 | 570$502 | 5$637 | 16$700 | 22$337 | 1:414$564 | 229$600 | 1:644$164 | ... | ... | ... | 163$844 | 24$000 | 187$844 | ... | ... | ... | 114$112 | 173$100 | 287$212 | 106$635 | 179$250 | 285$885 | 559$954 | 1:271$550 | 1:831$504 | |
| Somma | 52:413$047 | 127:267$346 | 180:680$393 | 33:140$249 | 97:198$703 | 130:338$952 | 85:313$601 | 137:021$479 | 222:335$080 | 69:214$336 | 110:394$603 | 180:608$939 | 69:243$339 | 132:706$745 | 201:950$084 | 6:217$312 | 6:672$300 | 12:889$612 | 22:324$167 | 57:015$216 | 79:339$383 | 1:284$729 | 2:396$950 | 3:681$679 | 91:003$493 | 225:311$912 | 316:315$405 | 21:762$358 | 90:577$185 | 112:339$543 | 472:903$027 | 974:738$300 | 1:447:641$327 | 1:447:641$327 |
| III | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Construcção de linhas novas e desvios | 1:930$153 | 4:475$000 | 6:405$153 | 136$200 | 413$400 | 549$600 | 1:129$131 | 4:558$000 | 5:687$131 | 1:639$651 | 2:914$350 | 4:554$001 | 24$830 | 90$000 | 114$830 | ... | ... | ... | 616$067 | 2:067$950 | 2:684$017 | ... | ... | ... | 191$773 | 1:133$250 | 1:325$023 | ... | ... | ... | 7:114$012 | 11:212$550 | 18:326$562 | |
| Modificações e augmentos de linhas, desvios e chaves | 434$619 | 436$900 | 871$519 | 2:890$600 | 1:482$100 | 3:372$700 | 63$732 | 789$650 | 852$382 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 540$796 | 246$900 | 787$696 | ... | ... | ... | 1:282$600 | 2:155$525 | 3:438$125 | ... | ... | ... | 3:372$375 | 5:411$175 | 8:783$550 | |
| Transformação da linha de trilhos de ferro para trilhos de aço | 224$455 | 215$100 | 439$555 | 100$000 | 12$000 | 112$000 | 10:134$ | 527$000 | 537$134 | 16:855$319 | 1:558$200 | 18:413$519 | 37:950$261 | 3:917$500 | 41:867$761 | ... | ... | ... | 151$956 | 51$000 | 202$956 | ... | ... | ... | 133:418$924 | 4:786$500 | 137:205$424 | 37:530$001 | 1:023$000 | 38:553$001 | 24:663$161 | 9:405$500 | 34:068$661 | |
| Construcção de cercas de arame e de trilhos na linha | 3:272$962 | 6:267$900 | 9:540$862 | 1:816$257 | 1:493$100 | 3:309$357 | 3:193$278 | 4:048$900 | 7:241$178 | 1:203$955 | 1:558$200 | 2:762$155 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 13:078$504 | 13:167$000 | 26:245$504 | 2:090$064 | 4:004$000 | 6:094$064 | 3:419$820 | 34:700$995 | 38:120$815 | |
| Grandes garagens, modificações, augmentos e reconstrucções de obras de terra, de arte e outras | 1:987$786 | 13:089$800 | 14:967$586 | 45:005$183 | 50:570$150 | 95:575$333 | 1:246$645 | 8:041$535 | 9:288$180 | 3:167$766 | 13:338$550 | 16:506$316 | 3:357$087 | 25:216$575 | 28:573$662 | ... | ... | ... | 2:781$035 | 19:237$764 | 22:018$799 | 225$840 | 40$000 | 265$840 | 2:030$136 | 21:256$565 | 23:286$701 | 315$196 | 7:179$000 | 8:494$196 | 27:242$013 | 193:182$078 | 220:424$091 | |
| Grandes aterros, modificações e reconstrucções das estações e dependencias | 20:365$343 | 33:234$975 | 53:600$318 | 408$131 | 1:085$575 | 1:493$706 | 1:235$334 | 2:319$600 | 3:554$934 | 1:867$706 | 1:273$600 | 3:141$306 | 1:867$706 | 1:273$600 | 3:141$306 | ... | ... | ... | 8:313$916 | 1:218$150 | 18:532$066 | ... | ... | ... | 1:322$067 | 2:187$500 | 3:509$567 | 4:835$565 | 3:344$435 | 8:180$000 | 40:223$564 | 65:140$487 | 105:364$051 | |
| Idem, idem, idem de casas de turmas e outras | 774$096 | 915$000 | 1:689$096 | 205$122 | 909$000 | 1:114$122 | ... | ... | ... | 1:213$500 | 1:213$500 | 2:427$000 | 341$500 | 3764$000 | 4105$500 | ... | ... | ... | 317$256 | 1:536$85 | 1:854$141 | ... | ... | ... | ... | 97$000 | 97$000 | 4$500 | 356$000 | 360$500 | 3:555$500 | 6:184$571 | 9:740$071 | |
| Idem, idem, idem de ranchos, guaritas e telheiros | 1:222$518 | 841$500 | 2:064$018 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 108$849 | 24$000 | 132$849 | 263$953 | 36$000 | 299$953 | ... | ... | ... | 813$890 | 609$000 | 1:422$890 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 47$512 | 48$000 | 95$512 | 1:692$314 | 1:918$000 | 3:610$314 | |
| Idem, idem, idem de cercas e encanamento d'agua | ... | ... | ... | 65$160 | ... | 65$160 | ... | 30$000 | 30$000 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 153$501 | 114$000 | 267$501 | ... | ... | ... | 1:074$661 | 114$000 | 1:188$661 | |
| Somma | 31:136$464 | 79:157$375 | 90:293$839 | 22:298$953 | 88:176$825 | 110:475$778 | 21:010$763 | 47:721$935 | 68:731$698 | 43:307$776 | 33:337$510 | 76:645$286 | 5:364$176 | 30:971$175 | 36:335$351 | ... | ... | ... | 13:619$038 | 26:148$968 | 39:768$036 | 225$840 | 40$000 | 265$840 | 151:015$677 | 48:419$215 | 199:434$892 | 42:413$277 | 47:244$435 | 89:657$712 | 371:846$551 | 321:179$653 | 696:026$204 | 696:026$204 |
| IV | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Administração central | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 23:905$118 | 46:392$035 | 70:300$153 | 70:300$153 |
| II Obras novas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Obras complementares na 1ª Secção | 10:677$077 | 14:379$853 | 24:956$910 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 10:677$077 | 14:379$853 | 24:956$910 | |
| Construcção de cercas de arame na linha | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 6:483$556 | 6:868$100 | 11:351$656 | ... | ... | ... | 7:883$537 | 3:016$500 | 11:781$037 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 14:367$093 | 9:884$600 | 24:251$693 | |
| Idem de pontes | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1:633$227 | 4:673$700 | 6:306$927 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1:633$227 | 4:673$700 | 6:306$927 | |
| Idem da Escola Politecnica Imperial | 9:833$278 | 18:978$500 | 28:811$778 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 9:833$278 | 18:978$500 | 28:811$778 | |
| Idem na Escola Normal de S. Christovão | 1:640$240 | 2:449$700 | 4:089$940 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1:640$240 | 2:449$700 | 4:089$940 | |
| Idem, idem, idem da Gamboa | 9:795$374 | 8:181$999 | 17:977$373 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 9:795$374 | 8:181$999 | 17:977$373 | |
| Idem, idem, idem, edificio para escola das operarias nas Ilhas da Lage e da Pedra | 9:721$461 | 3:448$500 | 13:169$961 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 9:721$461 | 3:448$500 | 13:169$961 | |
| Idem, idem, idem da Estação da Alfandega | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 8:847$673 | 10:957$300 | 19:804$973 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 8:847$673 | 10:957$300 | 19:804$973 | |
| Idem, idem, idem, casa para residencia do Inspector da Estação da Saude | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | |
| Idem, idem para o Igarité de Mathias da Rocha | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 5:140$400 | 5:094$700 | 10:235$100 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 5:140$400 | 5:094$700 | 10:235$100 | |
| Idem de um armazem na Estação de João Ayres | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 78$624 | 14$000 | 92$624 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 78$624 | 14$000 | 92$624 | |
| Idem de um abrigo de machinas e rodados para o predial da Locomotiva Trafego em Barreiras | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 878$434 | 590$600 | 1:468$034 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 878$434 | 590$600 | 1:468$034 | |
| Construcção de casas de turmas e outras | 6:344$148 | 6:300$375 | 12:701$523 | 3:676$218 | 1:096$100 | 4:772$318 | 2:192$273 | 3:002$950 | 5:195$223 | 3:665$495 | 1:882$350 | 5:547$845 | 1:890$653 | 3:075$250 | 4:965$903 | ... | ... | ... | 4:688$997 | 1:973$063 | 6:662$061 | ... | ... | ... | 9:456$815 | 6:417$250 | 15:874$065 | ... | ... | ... | 31:607$526 | 21:336$038 | 52:943$564 | |
| Idem de cabas e encanamento d'agua | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1:574$561 | 645$000 | 2:219$561 | ... | 214$500 | 214$500 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 1:574$561 | 859$500 | 2:434$061 | |
| Obras do Ramal de Entre-Os-Marmores da Gamboa | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 53:363$216 | 10:362$125 | 64:725$341 | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | 54:363$216 | 10:362$125 | 64:725$341 | |
| Somma | 17:314$919 | 47:676$427 | 94:991$346 | 3:676$218 | 2:596$100 | 6:272$318 | 11:213$679 | 20:184$350 | 31:398$029 | 9:144$524 | 9:985$550 | 19:130$074 | 63:318$506 | 13:181$125 | 76:499$631 | ... | ... | ... | 12:572$534 | 5:016$563 | 17:589$097 | ... | ... | ... | 9:456$815 | 6:417$250 | 15:874$065 | ... | ... | ... | 111:683$164 | 119:225$197 | 230:908$361 | 230:908$361 |
| III Por conta do credito extraordinario | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Obras extraordinarias por conta do credito de 300:000$000 de que trata o Aviso n. 87 de 27 de Setembro de 1880 | 1:019$183 | 6:078$587 | 7:097$775 | 11:613$587 | 56:440$572 | 70:053$959 | 4:911$467 | 12:265$810 | 17:177$277 | 634$168 | 1:275$000 | 1:909$168 | 3:911$474 | 16:252$363 | 20:163$837 | ... | ... | ... | 4:977$596 | 15:913$572 | 20:891$168 | ... | ... | ... | 4:367$359 | 13:916$225 | 18:283$584 | 667$174 | 1:437$327 | 2:104$497 | 27:687$918 | 130:284$089 | 157:972$007 | 157:972$007 |
| Total geral | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2:742:716$214 |

Escriptorio da Via Permanente, 28 de Fevereiro de 1882.

Joaquim José de Silveira Azevedo.

F. 3.—E. F. D. PEDRO II.—Demonstração das despezas effectuadas pela Secção da «Via-Permanente» em 1881, por conta das outras repartições da estrada e de diversos, e a indemnizar á referida Secção

| DESIGNAÇÃO | MATERIAL | PESSOAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Directoria | 8$455 | 35$500 | 43$955 |
| Almoxarifado | 355$966 | 124$675 | 480$641 |
| Thesouraria | ..... | 7$500 | 7$500 |
| Trafogo | 1:731$263 | 7:939$525 | 9:670$788 |
| Contabilidade | 204$491 | 625$900 | 830$391 |
| Locomoção | 3:578$458 | 9:192$050 | 12:770$508 |
| Telegrapho | 329$152 | 1:564$200 | 1:893$352 |
| Construcção do prolongamento | 16:220$014 | 36:836$250 | 53:056$294 |
| [illegible]rio da agricultura | ..... | 1:695$000 | 1:695$000 |
| Ministerio do imperio | 13:004$372 | 18:157$725 | 31:162$097 |
| Ministerio da marinha | ..... | 63$600 | 63$600 |
| Inspectoria Geral das Obras Publicas | ..... | 917$200 | 917$200 |
| Directoria Geral dos Correios | 36$024 | 400$850 | 136$874 |
| Companhia da Estrada do Ferro do S. Paulo & Rio do Janeiro | 36$519 | 76$632 | 113$151 |
| Companhia da Estrada de Ferro d'Oesto de Minas | $954 | ..... | $954 |
| Dr. Abilio Cesar Borges | 91$894 | 9$600 | 101$494 |
| Ricardo Gomes da Silva | 19$604 | 58$000 | 77$604 |
| Total | 35:617$196 | 77:404$207 | 113:021$403 |

Escriptorio da Via-Permanente, 28 de Fevereiro de 1882.

*Joaquim José da Silveira Azevedo.*

# F. 4. — E. F. D. PEDRO II. — Emprego de dormentes, trilhos e accessorios, no anno de 1881.

| SECÇÕES | TRILHOS | | | | | | DORMENTES | | | CRUZAMENTOS | | CHAVES | | TALAS | | PARAFUSOS | | GRAMPOS | | REBITES | ARRUELAS | CALÇOS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | BARLOW | | VIGNOLES DE AÇO | | VIGNOLES DE FERRO USADOS | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Numero | Comprimento | Numero | Comprimento | Numero | Comprimento | NOVOS | USADOS | DE FERRO | NOVOS | USADOS | NOVAS | USADAS | NOVAS | USADAS | NOVOS | USADOS | NOVOS | USADOS | | | |
| **Em transformação e substituição na linha e desvios** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1a Secção | ..... | ..... | 20 | 164,65 | 166 | 1.184,88 | 14.459 | 132 | 103 | 7 | 11 | ..... | 1 | 1.818 | 14 | 9.102 | 55 | 26.968 | 1.992 | 530 | 11.183 | 26 |
| 2a » | ..... | ..... | 7 | 62,20 | 304 | 2.106,82 | 8.964 | 45 | ..... | 7 | 4 | 1 | ..... | 1.850 | 475 | 7.342 | 2.014 | 35.555 | 80 | ..... | 3.000 | .... |
| 3a » | ..... | ..... | 860 | 6.616,09 | 298 | 2.144,58 | 25.722 | ..... | ..... | 7 | ..... | 4 | ..... | 1.600 | 80 | 5.724 | 92 | 75.968 | ..... | 125 | 14.250 | 50 |
| 4a » | ..... | ..... | 1.464 | 16.727,91 | 1.474 | 10.700,22 | 21.889 | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | 1 | 2.952 | 232 | 16.400 | 1.082 | 61.665 | 6.480 | ..... | 3.550 | 5 |
| 5a » | ..... | ..... | ..... | ..... | 474 | 3.210,60 | 24.457 | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | 148 | ..... | 3.760 | 40 | 23.770 | 300 | ..... | 9.350 | .... |
| Ramal de Santa Cruz | ..... | ..... | 2 | 14,60 | 372 | 2.497,82 | 9.716 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 80 | 106 | 398 | 843 | 9.372 | 674 | 28 | 4.332 | .... |
| » de Macacos | ..... | ..... | ..... | ..... | 152 | 1.098,30 | 350 | 618 | ..... | ..... | 1 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 700 | ..... | ..... | .... |
| » de S. Paulo | ..... | ..... | 6.355 | 59.093,85 | 4.331 | 29.557,42 | 26.266 | 557 | ..... | 3 | ..... | 4 | ..... | 11.150 | 1.231 | 36.394 | 7.680 | 134.696 | 19.365 | 993 | 27.165 | .... |
| » do Porto Novo | ..... | ..... | 3.740 | 34.938,27 | 1.910 | 13.020,52 | 12.076 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 | ..... | 7.296 | 635 | 16.305 | 9.261 | 56.610 | 7.829 | ..... | 10.490 | .... |
| | ..... | ..... | 12.448 | 117.617,57 | 9.481 | 65 441,16 | 143.899 | 1.352 | 103 | 26 | 17 | 11 | 2 | 26.903 | 2.793 | 95.395 | 21.067 | 424.604 | 37.420 | 1.616 | 83.340 | 81 |
| **Em construcção de linhas e desvios e modificações nos já existentes** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1a Secção | ..... | ..... | ..... | ..... | 408 | 2.686,04 | 1.288 | 70 | ..... | ..... | 8 | 3 | 4 | 1.073 | 168 | 1.930 | 172 | 6.264 | 2.040 | 420 | 20 | 68 |
| 2a » | ..... | ..... | ..... | ..... | 144 | 896,70 | 1.016 | 52 | ..... | 6 | ..... | 7 | 1 | 528 | 28 | 1.616 | ..... | 4.180 | 32 | ..... | ..... | 12 |
| 3a » | ..... | ..... | ..... | ..... | 158 | 937,50 | 311 | 35 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 36 | ..... | 64 | 172 | ..... | ..... | 300 | .... |
| 4a » | ..... | ..... | 7 | 51,10 | 237 | 1.799,30 | 552 | 73 | ..... | 4 | 3 | 1 | 2 | ..... | 327 | 670 | 528 | 1.830 | 780 | ..... | ..... | .... |
| 5a » | ..... | ..... | ..... | ..... | 62 | 441,40 | ..... | 175 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 60 | 60 | 200 | ..... | 300 | 400 | ..... | ..... | .... |
| Ramal do Santa Cruz | ..... | ..... | ..... | ..... | 64 | 542,00 | 342 | ..... | ..... | ..... | 1 | 1 | ..... | 128 | ..... | 262 | ..... | 1.192 | ..... | ..... | ..... | .... |
| » de S. Paulo | ..... | ..... | ..... | ..... | 99 | 728,74 | 393 | ..... | ..... | 2 | 2 | 2 | 2 | 78 | 66 | 179 | 884 | 2.620 | ..... | ..... | ..... | 14 |
| | ..... | ..... | 7 | 51,10 | 1.172 | 8.031,68 | 3.902 | 425 | ..... | 12 | 14 | 14 | 9 | 1.867 | 685 | 4.857 | 1.648 | 16.558 | 3.252 | 420 | 320 | 94 |
| **Em construcção de cercas, estacadas e outros serviços** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1a Secção | 102 | 344,45 | ..... | ..... | 1.907 | 13.433,67 | 374 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 122 | 811 | 235 | 865 | 670 | 2.181 | 430 | 235 | .... |
| 2a » | ..... | ..... | ..... | ..... | 1.624 | 11.587,80 | ..... | 21 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 413 | ..... | ..... | ..... | ..... | 18 | ..... | .... |
| 3a » | 2 | 12,00 | ..... | ..... | 678 | 4.842,72 | 200 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 64 | ..... | ..... | ..... | ..... | 382 | ..... | .... |
| 4a » | 10 | 70,00 | ..... | ..... | 607 | 4.283,76 | 12 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 798 | 639 | 288 | 86 | 350 | 158 | ..... | .... |
| 5a » | ..... | ..... | ..... | ..... | 1.958 | 15.163,20 | 24 | 374 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 136 | ..... | 264 | ..... | 96 | 16 | ..... | .... |
| Ramal de Santa Cruz | 35 | 219,10 | ..... | ..... | 1.732 | 12.570,85 | 11 | 216 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 2 | ..... | 506 | 144 | 270 | 702 | ..... | .. |
| » do S. Paulo | 6 | 36,00 | ..... | ..... | 3.478 | 24.962,10 | 12 | 6 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 210 | ..... | 459 | ..... | ..... | 2.342 | ..... | .... |
| » do Porto Novo | ..... | ..... | ..... | ..... | 1.354 | 9.285,96 | 128 | 330 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 84 | ..... | 1.153 | ..... | 887 | 800 | ..... | .... |
| | 155 | 681,55 | ..... | ..... | 13.338 | 89.130,05 | 761 | 947 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 122 | 2.548 | 874 | 3.535 | 900 | 3.784 | 4.938 | 235 | .... |

Via permanente, 28 de Fevereiro de 1882.

*Joaquim José da Silveira Azevedo.*

# F—5:— E. F. D. PEDRO II — Mappa do movimento de trilhos de aço no anno de 1881.

| DIVISÕES E SECÇÕES DA LINHA | SALDO DE 1880 | | RECEBIDOS NO ANNO DE 1881 | | | | SOMMA | | SAHIDOS NO ANNO DE 1881 | | | | SALDO PARA 1882 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Na divisão | Na secção ou ramal | Do outras divisões | Do almoxarifado | TOTAL Na divisão | TOTAL Na secção ou ramal | Na divisão | Na secção ou ramal | Fornecidos a outra divisão | Empregados | TOTAL Na divisão | TOTAL Na secção ou ramal | Na divisão | Na secção ou ramal |
| 1a Divisão.. Córte a Bolém ..... 1a Secção..... | 18 | ..... | 41 | ..... | 41 | ..... | 59 | ..... | 2 | 13 | 15 | ..... | 44 | ..... |
| 1a Divisão.. Estação maritima ..... 1a Secção..... | 48 | 66 | ..... | ..... | ..... | 41 | 48 | 107 | 41 | 7 | 48 | 63 | ..... | 44 |
| 2a » Bolém á Barra..... 2a » ..... | 44 | 44 | ..... | ..... | ..... | ..... | 44 | 44 | ..... | 7 | 7 | 7 | 37 | 37 |
| 3a » Barra á Ubá..... 3a » ..... | ..... | ..... | ..... | 900 | 900 | ..... | 900 | ..... | ..... | 840 | 840 | ..... | 60 | ..... |
| 4a » Ubá á Entre-Rios..... 3a » ..... | 138 | 138 | ..... | 650 | 650 | 1.550 | 788 | 1.688 | ..... | 20 | 20 | 860 | 5 | 65 |
| 4a » Entre-Rios á Parahybuna..... 4a » ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 763 | 763 | ..... | ..... | ..... |
| 5a » Parahybuna á Rio Novo..... 4a » ..... | 200 | 200 | ..... | 650 | 650 | 650 | 850 | 850 | ..... | 708 | 708 | 1.471 | 142 | 142 |
| 1a » Barra á Barra Mansa..... Ramal de S. Paulo. | 50 | ..... | ..... | 3.260 | 3.260 | ..... | 3.310 | ..... | ..... | 2.950 | 2.950 | ..... | 360 | |
| 2a » Barra Mansa a Itatiaia..... Ramal de S. Paulo. | ..... | 150 | ..... | 1.750 | 1.750 | 6.825 | 1.750 | 6.975 | ..... | 1.750 | 1.750 | 6.355 | ..... | 620 |
| 3a » Itatiaia a Cachoeira..... Ramal de S. Paulo. | 100 | ..... | ..... | 1.815 | 1.815 | ..... | 1.915 | ..... | ..... | 1.655 | 1.655 | ..... | 260 | |
| Ramal do Porto Novo.—Entre-Rios a Porto Novo..... | 300 | 300 | ..... | 3.440 | ..... | 3.440 | ..... | 3.740 | ..... | 3.740 | ..... | 3.740 | ..... | ..... |
| » de Santa Cruz.—Sapopemba a Santa Cruz..... | ..... | ..... | 2 | ..... | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | 2 | ..... | ..... |
| | 898 | | 43 | 12.465 | 12.508 | | 13.406 | | 43 | 12.455 | 12.498 | | 908 | |

Escriptorio da Via permanente, 28 de Fevereiro de 1882.

*Joaquim José da Silveira Azevedo.*

# F. 6. — E. F. D. PEDRO II. — Mappa do movimento de correntes do Madeira no anno de 1881

| DEPOSITOS | SALDO DE 1880 — PARCIAL: Nos depositos das divisões | SALDO DE 1880 — PARCIAL: Na E. do Ferro da Leopoldina | SALDO DE 1880 — TOTAL: Na divisão | SALDO DE 1880 — TOTAL: Na secção ou ramal | ENTRADOS EM 1881: Apreendidos aos fornecedores por infracção do contractos | ENTRADOS EM 1881: Fornecidos por umas ás outras divisões | ENTRADOS EM 1881 — FORNECIDOS PELO ALMOXARIFADO: Aos depositos das divisões | ENTRADOS EM 1881 — FORNECIDOS PELO ALMOXARIFADO: Ao deposito geral | ENTRADOS EM 1881 — TOTAL DAS ENTRADAS: Na divisão | ENTRADOS EM 1881 — TOTAL DAS ENTRADAS: Na secção ou ramal | SOMMA: Na divisão | SOMMA: Na secção ou ramal | SAHIDAS EM 1881 — PARCIAL: Fornecidos por umas ás outras divisões | SAHIDAS EM 1881 — PARCIAL: Fornecidos á construcção do prolongamento | SAHIDAS EM 1881 — PARCIAL: Fornecidos á locomoção | SAHIDAS EM 1881 — PARCIAL: Empregados na linha | SAHIDAS EM 1881 — TOTAL: Na divisão | SAHIDAS EM 1881 — TOTAL: Na secção ou ramal | SALDO PARA 1882 — PARCIAL: Na E. do ferro da Leopoldina | SALDO PARA 1882 — PARCIAL: No deposito geral | SALDO PARA 1882 — PARCIAL: Nos depositos das divisões | SALDO PARA 1882 — TOTAL: Na divisão | SALDO PARA 1882 — TOTAL: Na secção ou ramal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1ª Secção. 1ª Divisão | 434 | 5.546 | 5.980 | ..... | ..... | 3.400 | 6.734 | 436 | 10.570 | ..... | 16.550 | ..... | ..... | ..... | 100 | 15.836 | 15.936 | ..... | ..... | 436 | ..... | 436 | ..... |
| 1ª Secção. Estação maritima | 107 | ..... | 107 | 6.087 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10.570 | 107 | 16.657 | ..... | ..... | .... | 285 | 285 | 16.221 | ..... | ..... | ..... | ..... | 436 |
| 2ª Secção. 2ª Divisão | 3.043 | 1.106 | 4.149 | ..... | 534 | ..... | 6.315 | ..... | 6.849 | ..... | 10.998 | ..... | 208 | ..... | .... | 9.980 | 10.188 | ..... | ..... | ..... | 460 | 460 | ..... |
| 2ª Secção. Ramal do Macacos | ..... | ..... | ..... | 4.149 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 6.849 | ..... | 10.998 | ..... | ..... | .... | 350 | 350 | 10.538 | ..... | ..... | ..... | ..... | 460 |
| 3ª Secção. 3ª Divisão | 2.763 | 14.863 | 17.626 | ..... | ..... | 900 | 8.482 | ..... | 9.382 | ..... | 27.008 | ..... | 200 | ..... | .... | 16.214 | 16.414 | ..... | 9.158 | ..... | 1.436 | 10.594 | ..... |
| 3ª Secção. 4ª » | 1.230 | 14.265 | 15.495 | 33.121 | ..... | ..... | 12.360 | ..... | 12.360 | 21.742 | 27.855 | 54.863 | 800 | ..... | .... | 10.019 | 10.819 | 27.233 | 6.414 | ..... | ..... | 6.414 | 17.008 |
| 4ª Secção. 4ª » | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | .... | 10.622 | 10.622 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 4ª Secção. 5ª » | 2.503 | 9.249 | 11.752 | 11.752 | ..... | 296 | 7.037 | ..... | 7.333 | 7.333 | 19.085 | 19.085 | 1.097 | ..... | .... | 11.831 | 12.928 | 23.550 | 5.481 | ..... | 676 | 6.157 | 6.157 |
| 5ª Secção. 6ª » | 5.939 | 5.527 | 11.466 | ..... | ..... | 1.158 | 9 157 | ..... | 10.315 | ..... | 21.781 | ..... | 1.150 | 1.477 | .... | 13 318 | 15.945 | ..... | 4.805 | ..... | 1.031 | 5.836 | ..... |
| 5ª Secção. 7ª » | 5.445 | 8.510 | 13.955 | 25.421 | ..... | 915 | 8.425 | ..... | 9.340 | 19.655 | 23.295 | 45.076 | 3.100 | 517 | .... | 11.163 | 14.780 | 30.725 | 8.353 | ..... | 162 | 8.515 | 14.351 |
| Ramal de S. Paulo. 1ª » | 5.588 | 2.570 | 8.158 | ..... | ..... | 1.482 | 5.933 | ..... | 7.415 | ..... | 15.573 | ..... | 1.549 | ..... | .... | 11.454 | 13.003 | ..... | 2.570 | ..... | ..... | 2.570 | ..... |
| Ramal de S. Paulo. 2ª » | 2.728 | 2.568 | 5.296 | 19.082 | ..... | 767 | 7.878 | 4.293 | 12.938 | 30.793 | 18.234 | 49.875 | 1.000 | ..... | .... | 8.754 | 9.754 | 29.220 | 2.568 | 4.293 | 1.619 | 8.480 | 20.655 |
| Ramal de S. Paulo. 3ª » | 3.061 | 2.567 | 5.628 | ..... | ..... | ..... | 7.443 | 2.997 | 10.440 | ..... | 16.068 | ..... | ..... | ..... | .... | 6.463 | 6.463 | ..... | 3.903 | 2.997 | 2.705 | 9.605 | ..... |
| Ramal do Santa Cruz | 2.187 | ..... | ..... | 2.187 | ..... | 1.497 | 8.360 | ..... | ..... | 9.857 | ..... | 12.044 | ..... | ..... | .... | 10.069 | ..... | 10.069 | ..... | ..... | 1.975 | ..... | 1.975 |
| Ramal do Porto Novo | 2.558 | 12.129 | ..... | 14.687 | ..... | ..... | 9.358 | 3.034 | ..... | 12.392 | ..... | 27.079 | 1.311 | ..... | .... | 12.204 | ..... | 13.515 | 8.667 | 3.034 | 1.863 | ..... | 13.564 |
| Deposito geral | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 10.760 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | .... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Via permanonto | 37.586 | 78.900 | 116.486 | | 534 | 10.445 | 108.242 | | 119.191 | | 235.677 | | 10.415 | 1.994 | 100 | 148.562 | 161.071 | | 51.919 | 10.760 | 11.927 | 74.606 | |

Escriptorio da Via permanente, 28 do Fevereiro de 1882

*Joaquim José da Silveira Azevedo*